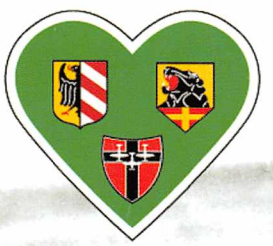
AÉRO JOURNAL

N° 21
BIMESTRIEL
OCT - NOV. 01



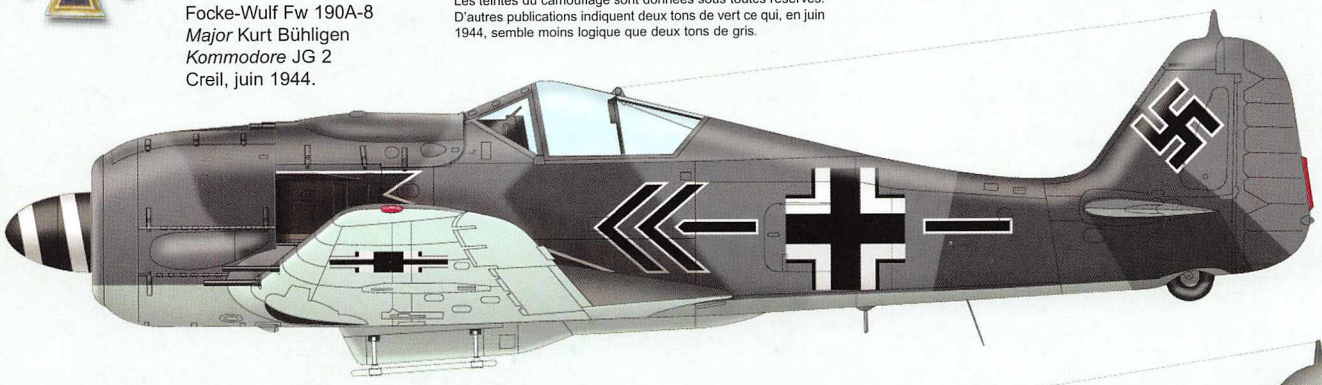
Notre dossier :
LES AS DE LA LUFTWAFFE

M 4873 - 21 - 43,00 F - 6,56 € - RD

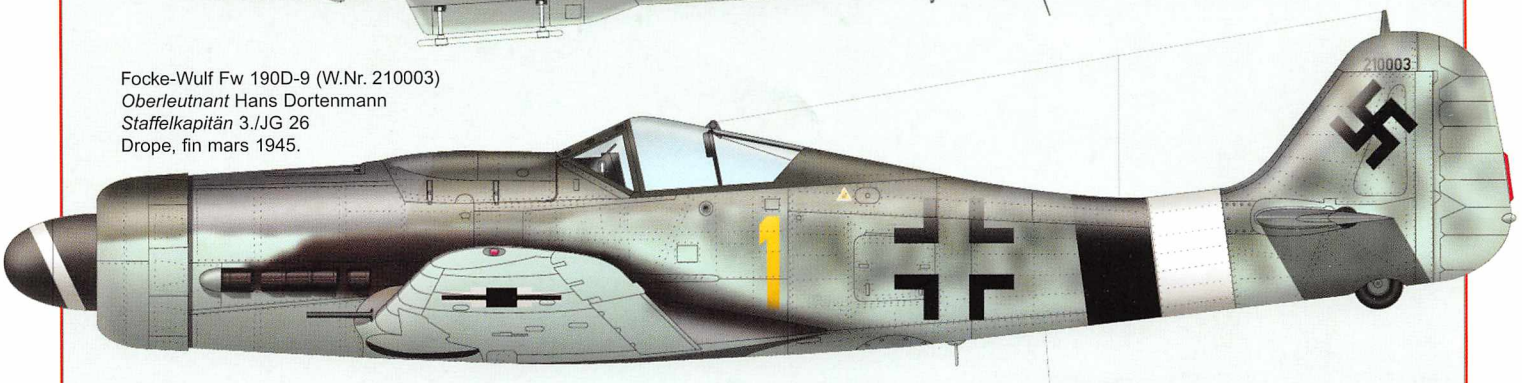
Belgique : 299 BEF ou 7,41 euros

Les teintes du camouflage sont données sous toutes réserves. D'autres publications indiquent deux tons de vert ce qui, en juin 1944, semble moins logique que deux tons de gris.

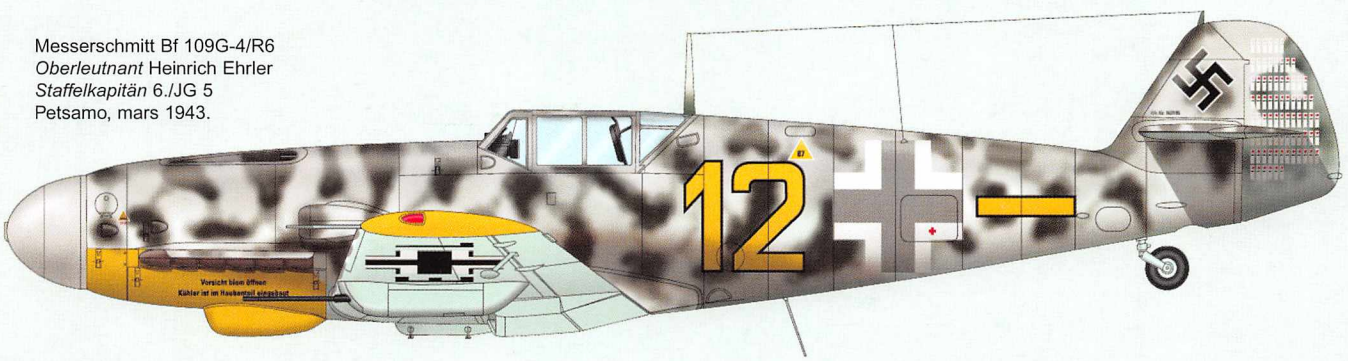
Focke-Wulf Fw 190A-8
Major Kurt Bühligen
Kommodore JG 2
Creil, juin 1944.



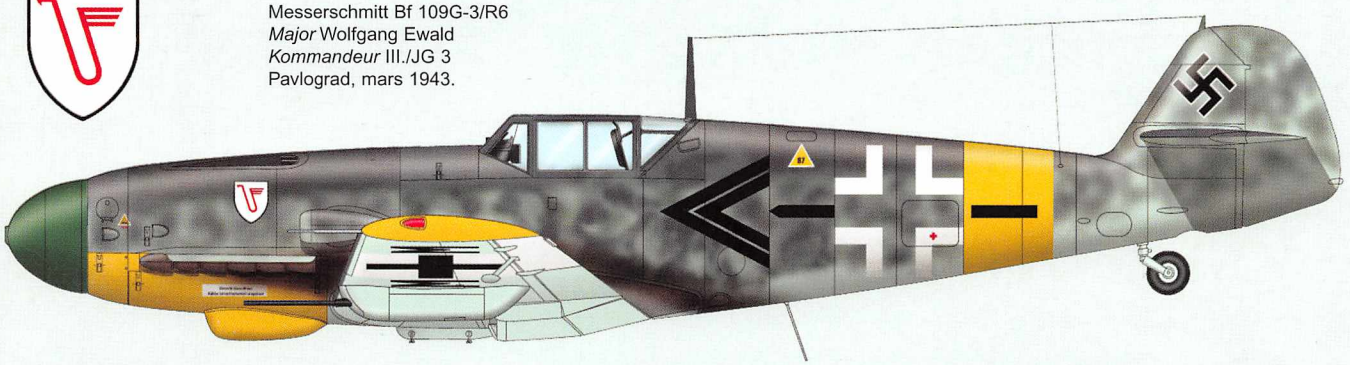
Focke-Wulf Fw 190D-9 (W.Nr. 210003)
Oberleutnant Hans Dortenmann
Staffelkapitän 3./JG 26
Drope, fin mars 1945.



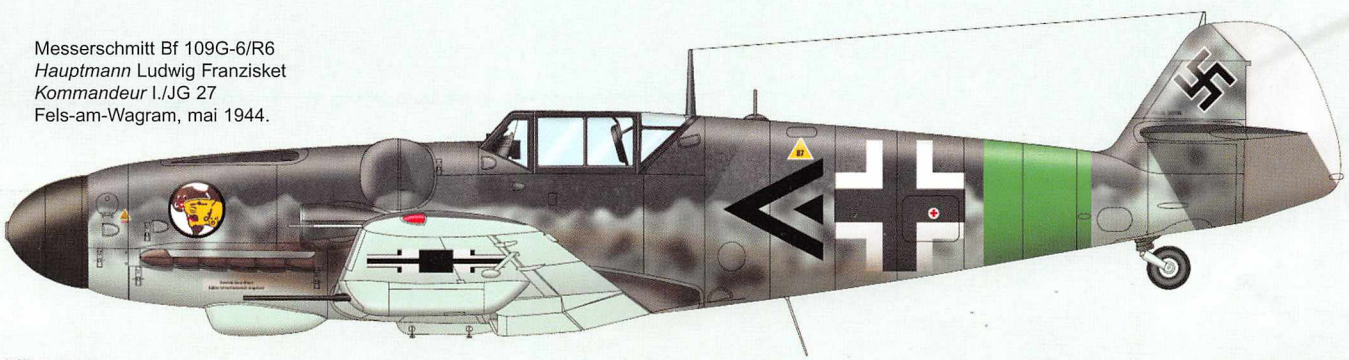
Messerschmitt Bf 109G-4/R6
Oberleutnant Heinrich Ehrler
Staffelkapitän 6./JG 5
Petsamo, mars 1943.



Messerschmitt Bf 109G-3/R6
Major Wolfgang Ewald
Kommandeur III./JG 3
Pavlograd, mars 1943.



Messerschmitt Bf 109G-6/R6
Hauptmann Ludwig Franzisket
Kommandeur I./JG 27
Fels-am-Wagram, mai 1944.



© P-A. Tilley - 2001

NOTAM
[NOTICE TO AIRMEN]

Pleins aux as

La définition officielle du mot « as » fut donnée par les Français en 1916. Il s'agissait d'un pilote qui pouvait prouver qu'il avait abattu cinq aéronefs ennemis. Ce statut officiel n'a pas été reconnu par toutes les forces aériennes et seuls les Américains l'ont repris à leur compte.
À partir de 1918, la nature des combats aériens a évolué de manière irréversible. Terminées les missions en solo, place aux vastes formations qui nécessitaient un vrai travail d'équipe.
Pendant la Seconde Guerre mondiale, les états-majors se sont trouvés confrontés au difficile équilibre entre la promotion du travail d'équipe et la valorisation des individus hors du commun.
Le palmarès individuel des pilotes de chasse répond à la loi universelle des 20/80 (ce peut aller de 10/90 à 30/70, mais le principe reste le même) qui veut que 20% des pilotes remportent 80% des victoires (elle s'applique aussi bien au championnat des buteurs en football qu'à la pénétration du marché par les constructeurs automobiles). Dans ces conditions, il est difficile, sauf si l'on est Japonais, d'échapper à la la médiatisation des individus. D'autant que la presse, avide de sensationnel cocardier, a été prompte à exploiter le créneau et à proposer sans cesse de nouveaux héros à la population.
Cette politique, poussée à l'extrême en Allemagne, a eu des effets pervers. À commencer par une ascension rapide dans la hiérarchie de certains pilotes, qui ne devaient de porter des galons de capitaine et de commander une escadrille qu'au simple fait qu'ils avaient un palmarès « long comme ça ». Certaines unités auraient fait le délice de Peters, mais le bas peuple n'aurait pas compris que ses héros, adulés par la presse, encensés par le pouvoir et bardés de décorations, restent éternellement sergents et simples chefs de patrouille. Et pourtant, beaucoup ne méritaient guère mieux et quelques-uns ont même été des purs produits de la propagande.
Mais, hélas pour eux, ces héros n'étaient que de simples mortels et certains sont tombés un jour sous les balles d'un plus adroit, plus rusé ou plus chanceux qu'eux – ou tout bêtement victimes d'une panne mécanique. La mort de Marseille, pour ne citer que lui, fut une véritable catastrophe nationale. Son unité, dont le moral était tombé dans les chaussettes, a même dû être temporairement retirée du front. Terrible effet boomerang de la propagande.
Tous les pilotes n'ont pas été des héros, mais quelques-uns ont eu, par leur sens tactique, leur charisme, leur volonté et une aptitude innée au commandement, une influence plus considérable et plus durable sur le déroulement de la guerre aérienne que les jeunes as qui servaient sous leurs ordres. Qui un jour racontera ce que leur aviation respective doit à des Blakeslee, Trautloft ou Broadhurst ?
Pourquoi pas nous, après tout ?

CJE

AÉRO-JOURNAL N° 21 – Octobre - novembre 2001

Magazine bimestriel édité par Aéro-Éditions, S.A.R.L. au capital de F. 50 000 immatriculée au RCS d'Auch, SIRET 418 838 934 00028.
Commission paritaire : 77345
ISSN : 0336-1055
Dépôt légal : à parution
Directeur de la publication et rédacteur-en-chef : Christian-Jacques Ehrengardt
Secrétaire de rédaction : Philippe Listemann
Reponsable de la publication pour la Belgique : J-Ph. Tondeur, Av.Fr.Van Kalken 9, 1070 Bruxelles, Belgique
Adresse du siège social :
AÉRO-ÉDITIONS
50, bld Paul Valéry 32500 Fleurance
(Tél.: 05.62.06.03.00 - fax : 05.62.64.05.22 - e-mail : aeroeditions@free.fr)

Imprimé en France par N.P.C. à Limoges (87).
Prix au numéro : F. 43,oo (France) ou Euro 6,56.

Les articles publiés n'engagent que la reponsabilité de leurs auteurs.
© Copyright Aéro-Éditions. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

SOMMAIRE

4 Les as de la Luftwaffe
Les Alliés ont perdu près de 100 000 avions en combat en Europe. Il a bien fallu que quelqu'un les descende. La Luftwaffe fait un coupable idéal. Mais alors, pourquoi remettre en question le palmarès de ses grands as ?

8 Gerhard Barkhorn
Une longue interview du second as allemand réalisée en 1966.

14 Hans-Joachim Marseille
Probablement le plus doué de tous les pilotes de chasse de la Seconde Guerre mondiale.

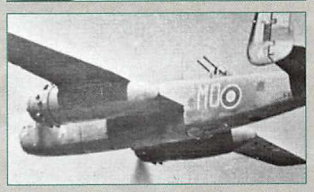
24 Joachim Müncheberg
Un as méconnu qui a constitué l'essentiel de son palmarès aux dépens de l'aviation britannique.

30 Hermann Graf
Le parcours très controversé de l'un des plus grands as allemands et dernier *Kommodore* de la mythique JG 52.

32 Helmut Wick
Quand il disparaît le 28 novembre 1940, Wick est en tête du palmarès de la Luftwaffe. Existe-t-il une relation de cause à effet ?

40 Terminator
Le Consolidated B-32 ne connaîtra pas la brillante carrière de son concurrent, le B-29. Il ne connaîtra d'ailleurs pratiquement aucune carrière...
Autopsie d'un échec.

49 Le mystérieux *Ginger Flight*
Par la nature même de leurs missions, les unités dites spéciales sont nécessairement les moins bien connues, même cinquante et quelques années plus tard.

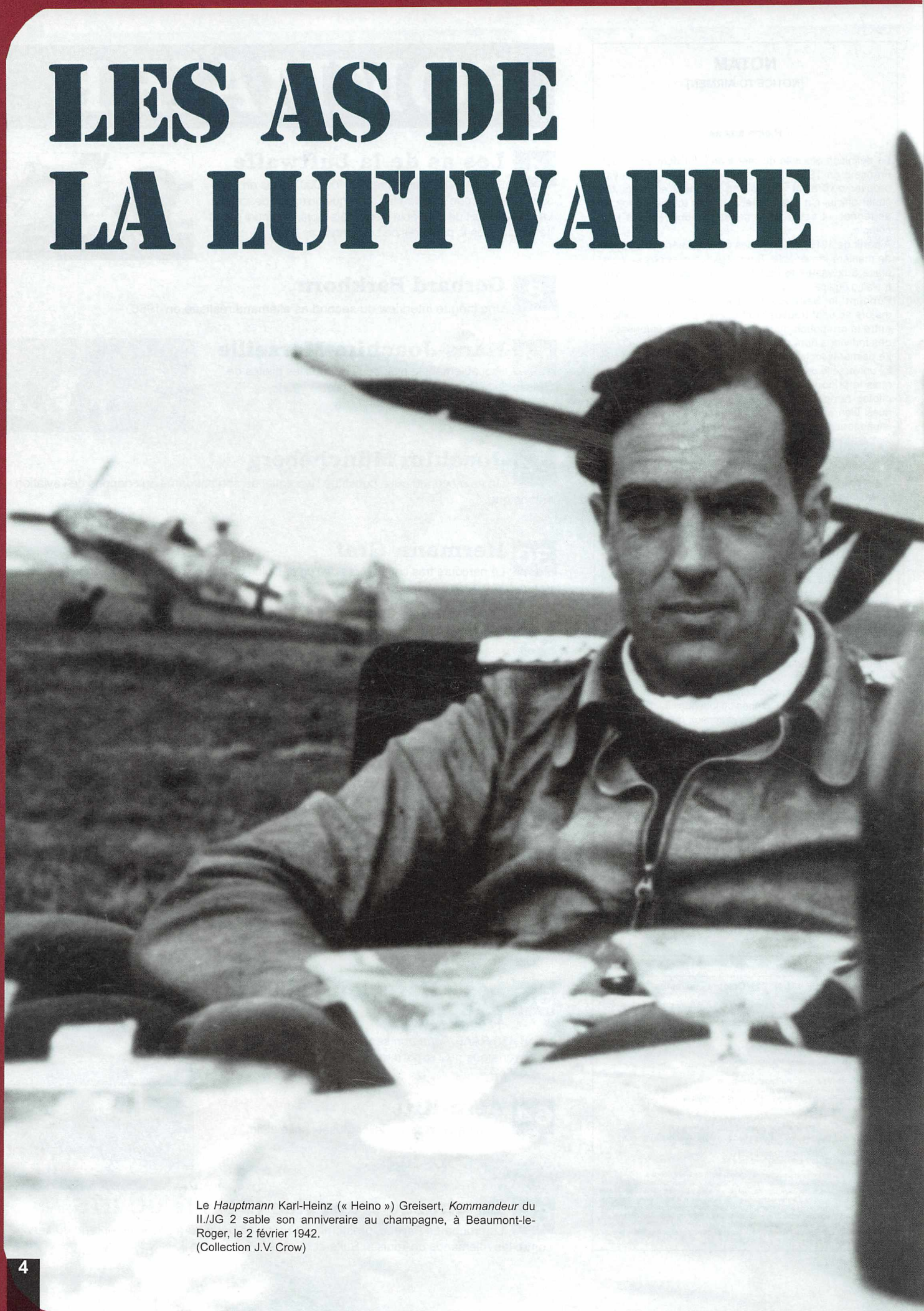


56 Les « Harceleurs du Désert »
Le N° 450 RAAF *Squadron* se taillera une solide réputation en Cyrénaïque qu'il exportera avec lui en Italie.

64 Aéro-Kits
La saga de la série Heller Musée, suite et fin.

68 La chasse française (21) : le GC II/5
Le groupe *La Fayette*, prestemment rééquipé par les Américains, reprend du service contre les Allemands en Tunisie. Suite et fin de son parcours.

LES AS DE LA LUFTWAFFE



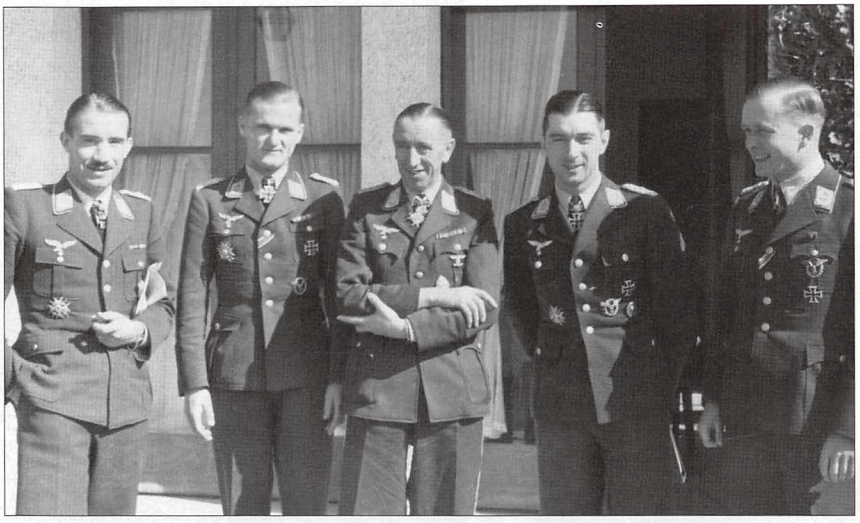
Le *Hauptmann* Karl-Heinz (« Heino ») Greisert, *Kommandeur* du II./JG 2 sable son anniveraire au champagne, à Beaumont-le-Roger, le 2 février 1942.
(Collection J.V. Crow)

Les Britanniques et les Américains ont perdu en Europe quelque 42 000 avions et les Soviétiques environ 53 000. Qui mieux que la Luftwaffe peut prétendre en être responsable ?

Dossier préparé par la rédaction

Un beau carré d'as, de gauche à droite : *Oberstleutnant* Adolf Galland (*Kommodore* JG 26), *Major* Günther Lützow (*Kommodore* JG 3), *Generalmajor* Theo Osterkamp (*Jagdführer* 2), *Oberstleutnant* Werner Mölders (*Kommodore* JG 51) et *Major* Günther Freiherr von Maltzahn (*Kommodore* JG 53), rassemblés pour l'anniversaire d'Osterkamp, le 15 avril 1941 au PC du Touquet. C'est à cette occasion que Galland, en revenant de Brest avec un panier de homards à bord, a abattu deux Spitfire au-dessus du Kent ! (ECPA)

Le nombre des as allemands, entendez les pilotes ayant revendiqué au moins 5 victoires homologuées, n'a jamais été établi avec certitude; ni avec incertitude, d'ailleurs, puisque si certains parlent de 5 000, d'autres pensent qu'ils n'étaient « pas plus » de 2 500. On estime que quelque 500 pilotes ont revendiqué plus de 40 victoires, c'est-à-dire autant que l'Américain Dick Bong, plus que l'Anglais Johnnie Johnson (le palmarès de Marmaduke Pattle étant suivi de beaucoup de points d'interrogation), plus que le premier as français, quel qu'il soit, mais un peu moins que le Soviétique Ivan Kojedub. À titre de comparaison, les forces aériennes du Commonwealth comptent environ 1 200 as, toutes nationalités et tous fronts confondus [1].



Deux as de la guerre d'Espagne : Wilhelm Balthasar (à g.) et Günther Lützow (à dr.). Balthasar se taillera une brillante réputation pendant la campagne de France, qui lui vaudra le surnom de « Monsieur-une-victoire-par-jour » et la *Ritterkreuz* après son 23ème succès le 14 juin 1940. Devenu *Kommodore* de la JG 2, il sera tué en combat le 3 juillet 1941.

Alors, forcément, un tel bilan, ça interpelle. Comment une telle différence peut-elle être possible ? Les Allemands auraient-ils falsifié leur rapports de combat ?

Le système d'homologation

Pendant la guerre de 14-18, les principaux as se sont taillés des palmarès assez comparables (Richthofen et Fonck, par exemple), parce qu'ils combattaient de la même manière, dans les mêmes conditions et au-dessus de la même ligne de front. Vingt ans plus tard, la situation avait bien changé. Si les forces aériennes des principaux belligérants comptaient toutes dans leurs rangs des pilotes de premier ordre, seuls les Allemands avaient déjà eu une expérience de la guerre aérienne moderne dans le laboratoire espagnol. Cette différence présente une certaine importance, car si nombre d'anciens de la légion Condor devaient devenir de grands as entre 1939 et 1945, leur influence sur les tactiques de combat et l'entraînement se révèlera bien plus déterminante. Ce fut d'ailleurs le plus prestigieux d'entre eux, Werner Mölders qui donna à la chasse allemande sa formation de base, à deux sections (*Rotte*) de deux avions, qui s'avéra plus souple et plus efficace que les patrouilles anglaises ou françaises à trois avions.

Dès la bataille d'Angleterre, les palmarès des as allemands commencent à prendre une certaine ampleur. De nombreux pilotes reviennent fréquemment au terrain avec deux, voire trois victoires remportées en un seul combat. La différence se fait déjà à ce niveau, car côté RAF, les victoires multiples sont beaucoup plus rares. Cependant, les pertes anglaises sont faciles à marrier avec les revendications allemandes et, si l'on trouve une inévitable surestimation, elle n'atteint pas des proportions inquiétantes. Les historiens ont pu déterminer que le rapport entre revendications et pertes croissait en fonction du nombre d'avions engagés, mais surtout en fonction du nombre d'unités différentes engagées. L'aviation de chasse de la 8th *Air Force*, bénéficiant de ciné-mitrailleuses et d'officiers de renseignement pointilleux, détient la palme de la plus grande exactitude avec trois revendications pour deux pertes ennemies. La Luftwaffe n'en est pas loin sur le front Ouest.

Mais, attention. Il ne faut pas confondre les communiqués quotidiens de l'OKW (et de la RAF) avec l'homologation officielle des victoires. Celle-ci suit un long processus, incompatible avec les besoins et les objectifs de la propagande. Cette dernière se nourrit de résultats « bruts de décoffrage », propres à doper le moral des combattants et de l'arrière et peu lui importe si les résultats sont gonflés. En revanche, à l'échelon des états-majors, une plus grande exactitude des statistiques se révèle indispensable pour estimer les pertes ennemies d'une manière aussi optimale que possible. C'est la seule façon de juger objectivement si l'on est en train de gagner ou de perdre une bataille.

Hans-Joachim Marseille a remporté la totalité de ses 158 victoires contre des avions britanniques. Certains

Quelques figures marquantes de la légion Condor

Nom	*Victoires en Espagne*	*Victoires totales*
Werner Mölders	14	115
Wolfgang Schellmann	12	26
Harro Harder	11	22
Reinhard Seiler	9	109
Herbert Ihlefeld	9	130
Walter Oesau	8	123
Otto Bertram	8	21
Wilhelm Balthasar	7	47
Horst Tietzen	7	27
Rolf Pingel	6	28
Walter Grabmann	6	12
Günther Lützow	5	108
Gotthard Handrick	5	15
Hannes Trautloft	4	57
Josef Fözö	3	27
Heinz Bretnütz	2	37
Wolf-Dietrich Wilcke	-	162
Adolf Borchers	-	132
Adolf Galland	-	104

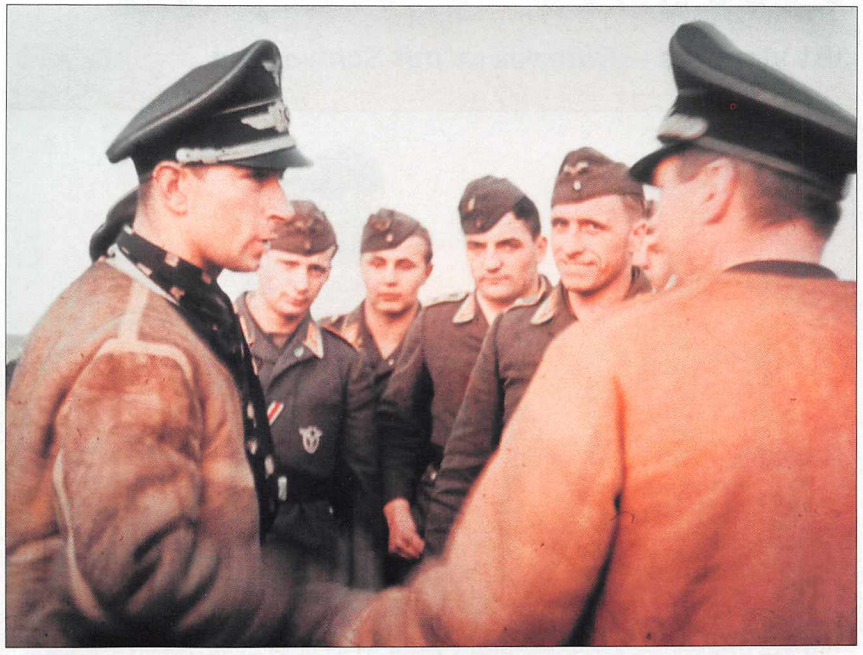
historiens [2] ont ainsi pu rapprocher, dès la fin des années soixante, les revendications du jeune as des pertes alliées. Compte-tenu du fait que plus l'on remporte de victoires, plus le risque de « surfacturation » croît, Marseille s'en sort plus qu'honorablement, puisqu'une bonne centaine de ses victoires ont été attestées (il ne faut pas oublier que les journaux de marche de certaines unités britanniques ont été détruits).

Si le lecteur nous permet une disgression, il convient de préciser que les pertes au combat de la RAF et de l'USAAF ne sont pas connues avec précision. L'aviation britannique s'est montrée réticente à comptabiliser ses chiffres (tant qu'il reste un morceau de l'avion, on peut toujours le reconstruire) et l'aviation américaine ne s'en est guère souciée, dans la mesure où la vigueur de son industrie permettait de remplacer chaque avion détruit par deux ou trois avions neufs; il est même probable qu'à partir de la fin 43 personne n'était capable de dire combien d'avions l'USAAF avait en service !

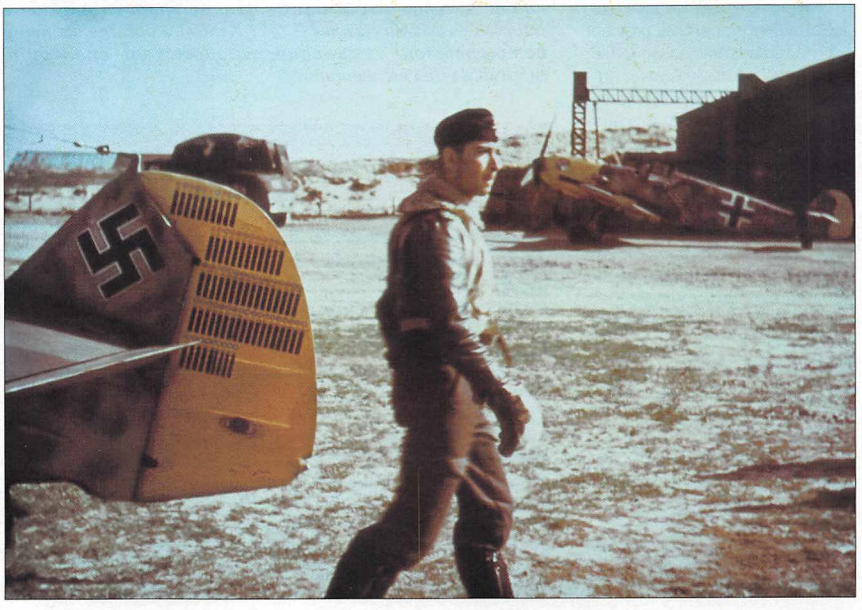
Dans la Luftwaffe, l'homologation des victoires n'était ni plus ni moins sévère qu'ailleurs. Comme dans la plupart des forces aériennes, le dossier comportait le compte rendu de victoire aérienne (*Abschußmeldung*) sur lequel figuraient l'identité du pilote et celle de l'avion ennemi, ainsi que le lieu précis du combat, mais aussi et surtout l'observation de la chute de l'ennemi et la présence de témoins oculaires. Complété du rapport du ou des témoins et de l'avis de l'officier commandant l'unité, le dossier mettait ensuite un « certain temps » à remonter la sacro-sainte voie hiérarchique jusqu'au *Reichsluftfahrtministerium* (ministère de l'Air). Les confirmations dépendaient de l'*Oberbefehlshaber der Luftwaffe*, autrement dit Göring.

Comme en témoignent fréquémment les photos, les pilotes n'attendaient pas la confirmation pour

suite page 12



Werner Mölders fut à l'aviation allemande de la Seconde Guerre mondiale ce que Boelcke fut à celle de la Première, un grand as et un tacticien hors pair. On le voit ici après son triplé du 22 octobre 1940 (sa 204ème mission de guerre), qui a porté son palmarès à 65 victoires. Les photos ont probablement été prises à Wissant où stationnait le *Stab*/JG 51 pendant la bataille d'Angleterre. (ww2.images.com)



[1] *Aces High* – C.Shores & C.Williams – Grub Street, Londres, nouvelle édition, 1994.
[2] *Fighters over the Desert* – C.Shores et al – Neville Spearman, Londres, 1969.

Gerhard Barkhorn

301 victoires – *Ritterkreuz mit Schwertern*

Gerhard Barkhorn à la descente de son Fw 190D-9, à Sorau, en février 1945. Sa raideur apparente provient de ses ennuis de rotule. Bien qu'il ait déclaré avoir préféré le Bf 109, cette photo est la preuve manifeste qu'il a également volé sur Fw 190D quand il était *Kommodore* de la JG 6.
On notera que, comme tous ses autres appareils, celui-ci portait le prénom de sa femme et un petit « 5 », numéro fétiche rappelant qu'il a échappé par deux fois à la mort en s'écrasant dans un Bf 109 « 5 blanc » en 1940 et en 1942.
(via G. Zumski)

L'entretien qui suit a été réalisé le 15 novembre 1966 par le groupe de recherches sur l'aviation allemande d'Air Britain, lors de la venue de l'Oberst Gerhard Barkhorn en Angleterre pour les essais du Hawker P.1127 Kestrel. Pour une meilleure compréhension, nous donnons auparavant une courte biographie de l'as allemand.

Né le 20 mars 1919 à Königsberg en Prusse-Orientale, Barkhorn rejoint la Luftwaffe en mars 1939 et est affecté en août 1940 au II./JG 52. Le 23 août 1942, *Oberleutnant* titulaire de 59 victoires, il est décoré de la *Ritterkreuz*. Le 11 janvier 1943, son 120ème succès lui permet de décrocher les Feuilles de chêne. En juin 1943, il prend le commandement du groupe. Le 2 mars 1944, alors *Hauptmann*, il est décoré des Glaives pour sa 250ème victoire. Blessé en combat le 31 mai 1944, il ne retourne au front qu'en septembre. En janvier 1945, il remplace Kogler à la tête de la JG 6 puis il est appelé par Galland à la JV 44. En 1 104 missions de guerre, il a remporté 301 victoires et se hisse au second rang du palmarès des pilotes de chasse allemands.
Il trouvera la mort des suites d'un accident de voiture en janvier 1983, en compagnie de sa femme Christl, dont la plupart de ses avions ont porté le prénom. Il jouissait alors de sa retraite de *Generalleutnant* de la nouvelle Bundesluftwaffe.

Q – *Quand avez-vous commencé à voler ?*
R – En mars 1939 et le premier avion que j'ai piloté était un He 72. J'ai aussi piloté un Fw 44, un Arado et un Junkers W.44, qui ressemblait au Ju 52 mais avec un seul moteur. J'ai volé pour la première fois sur Me 109 en octobre 1939.

Q – *La transition a-t-elle été difficile ?*
R – Non. Avant d'être lâchés sur 109, nous volions sur 108. L'instrumentation était différente, mais les caractéristiques étaient les mêmes. Bien sûr, le 109 était beaucoup plus rapide, mais la technique d'atterrissage était la même. Nous n'avions pas de 109 biplaces et nous sautions directement du 108 au 109. Cela se passait à Schlessheim, à l'école de chasse. À cette école, nous avions pour nous entraîner des biplans Heinkel 51 et des Me 109 qui, je pense, étaient des 109B.

Q – *La transition au 109 était-elle rendue difficile par la voie étroite du train qui en faisait un avion peu facile à poser ?*
R – C'est exact que nous avions quelques difficultés avec la machine qui se balançait d'un côté à cause de l'énorme couple du moteur.

Q – *Quelle était la progression exacte d'entraînement ?*
R – D'abord le He 72 Kadett (et son équivalent, le Fw 44), puis l'Arado 68, plus lourd, et enfin le He 51 qui, à cette époque, était le chasseur standard. En 1938, le 109 a été introduit en unité, mais le He 51 a été conservé.

Q – *Avez-vous volé sur toutes les versions du Bf 109, du B au K ?*
R – J'ai volé sur le B, je ne me souviens pas du C. Puis, le E, F, G et K. Plusieurs variantes du E et du G. Je crois me souvenir d'un G-7 et le dernier fut un K-14.

Q – *On a dit que le Bf 109F représentait l'apogée du développement du 109 et qu'après les performances et la maniabilité s'étaient dégradées. Qu'en pensez-vous ?*
R – Je crois que le F était le plus agréable à piloter. Peut-être le poids était-il différent ? Le F était le plus léger, surtout celui équipé des canons MK 151 de 15 mm. C'est pour cela que je pense que le F possédait les meilleures qualités de vol. Il pouvait tourner et grimper de manière inégalable. L'autre version dont je me souviens est le « *Beule* », qui possédait ces énormes bosses pour couvrir les mitraileuses de capot. Ses performances n'étaient pas aussi bonnes. Il y avait une autre version que je n'ai pilotée qu'une seule fois, destinée à la chasse en altitude. Il y avait des groupes spéciaux (JGr 25 et JGr 50) en Allemagne chargés d'attaquer les chasseurs d'escorte de vos bombardiers. Nous les appelions « *Höhenjagdgruppen* » et les avions avaient des compresseurs spéciaux pour aller au-dessus de 12 000 mètres. Les meilleurs résultats étaient obtenus entre 7 000 et 8 000 mètres.

Q – *De quel terrain avez-vous décollé avec cet appareil ?*
R – De Wunstorf, c'était en mars 1944.

Q – *Était-ce pour une mission ?*
R – Non. On voulait me confier le commandement d'une unité, mais il n'y avait pas de chauffage dans les avions et je devais porter des lunettes. Celles-ci ont gelé et je n'ai rien pu apercevoir à cette altitude, alors on m'a renvoyé en Russie !

Q – *Au début de la guerre, le Bf 109 était généralement considéré comme étant l'un des meilleurs, sinon le meilleur chasseur au monde. Quand avez-vous commencé à penser que ce n'était plus vrai ?*
R – Quand nous avons entammé la bataille d'Angleterre, nous avions des 109E et ils n'étaient pas aussi bons que vos Spitfire. Puis nous avons reçu le 109F et il était supérieur au Spitfire. Je me rappelle qu'au cours de la bataille d'Angeleterre, le E était plus lent que le Spitfire et que votre appareil tournait plus court.

Q – *Avez-vous jamais pensé que le Bf 109 n'était plus ce qu'il était ?*
R – Pas en Russie, en tout cas. J'ai toujours pensé que nous possédions le meilleur avion. Le Yak 9 était vraiment une bonne machine, mais j'avais alors une telle expérience avec mon 109 que je pensais que je pouvais faire n'importe quoi avec. L'appareil qui m'a abattu était un Airacobra.

Q – *Quels sont les types de chasseurs que vous avez rencontrés et comment les comparez-vous au 109 ? Quel fut le meilleur chasseur russe pour vous ?*
R – Ce fut le Yak 9. J'ai combattu contre tous les types russes, plus le Hurricane, le Spitfire et l'Airacobra. J'ai rencontré

quelques Spit 5 sur le front russe, près de la mer Noire. Je ne sais pas si vous les aviez envoyés là, mais ils étaient pilotés par des Russes.

Q – *Avez-vous rencontré des Tempest ?*
R – Non, car j'ai presque toujours combattu à l'Est.

Q – *On voit des photos de 109K sans bosses au-dessus du capot. Furent-elles éliminées sur cette version ?*
R – Je ne crois pas, mais je ne m'en souviens plus très bien. Je me souviens par contre que nous avons eu d'extrêmes difficultés avec les moteurs du 109K. Certains moteurs avaient une durée de vie d'à peine cinq heures, peut-être à cause de mauvaises fournitures ou de sabotages. Le Bf 109K possédait une injection d'essence donnant une puissance supplémentaire de 10% et ce système équipait d'autres avions comme le Fw 190D. Cet appareil atteignait 630 km/h à basse altitude et était plus rapide que le 109.

Q – *C'est une des choses qui reste incompréhensible. Vos avez conservé deux Bf 109 pour votre* Geschwaderstab *de la JG 6. Était-ce pour convenance personnelle ou pensiez-vous que le 109G était supérieur au 190 ?*
R – Non, je ne dirais pas cela, mais je savais en tirer un meilleur parti.

Q – *Les Fw 190 de la JG 6 étaient bien des Dora 9 ?*
R – Oui et flambant neufs. Mais, je trouvais que je pouvais faire mieux avec le 109.

Q – *Côté pilote, le 109 présentait-il des inconvénients, comme la visibilité ?*
R – La visibilité était bonne, sauf au décollage. J'aimais bien cet avion, en fait. Je ne trouve rien à lui reprocher. Vous pouviez le poser sans moteur n'importe où – ce n'est pas comme maintenant ! La vue était mauvaise au cours de la première partie du décollage parce que le moteur était devant vous. Après quelques centaines de mètres, lorsque le nez se baissait, elle redevenait très bonne. Pour l'atterrissage, c'était la même chose.

Q – *En général, pourriez-vous porter un jugement sur la qualité des pilotes britanniques, américains et russes que vous avez rencontrés ?*
R – Je ne crois pas avoir rencontré d'Américains. Je pense que les Britanniques étaient les plus dangereux.

Q – *Que pensez-vous des tactiques russes ?*
R – Ils utilisaient les mêmes que la RAF au début, c'est-à-dire trois avions ensemble. Nous volions en deux sections de deux avions et notre souplesse était plus grande.

Q – *Et des pilotes russes ?*
R – Peu d'entre eux étaient expérimentés. Certains volaient sans jamais regarder à droite, à gauche ou derrière. Et on en a abattu des tas comme cela. Mais certains étaient réellement de bons pilotes.

Q – *Vous souvenez-vous d'un combat particulier avec un bon pilote ?*
R – J'ai combattu un jour pendant quarante minutes contre un Russe sans pouvoir l'avoir. J'étais en nage et j'imagine qu'il l'était aussi. Il pilotait un LaGG-3 ou un avion semblable; c'était en 1943. Nous avons tous deux sorti le grand jeu d'acrobaties sans que l'un ne puisse toucher l'autre. Il appartenait à un régiment de la Garde et tout le nez de son avion était peint en rouge. Je n'ai aucune idée de qui il pouvait s'agir.

Q – *En ce qui concerne les Russes, pensez-vous que leur qualité au combat alla en s'améliorant vers la fin de la guerre, grâce à un meilleur équipement ou à des tactiques plus élaborées ou bien n'est-ce qu'un mythe ? Ou simplement avaient-ils de plus en plus d'avions et vous de moins en moins ?*
R – Leurs avions et leurs pilotes se sont améliorés avec le temps. Je pense personnellement que le Yak 9 était l'un des meilleurs appareils au monde, très largement supérieur aux I-15 et I-16 avec lesquels ils avaient commencé la guerre. Au début, ils n'avaient absolument aucune expérience et leurs avions étaient nettement surclassés par le 109. Plus tard, ils nous ont rattrappés et en 43/44, nos pertes ont été substantielles.

Q – *Vous n'avez pas beaucoup volé sur Me 262, mais pourriez-vous nous dire si vous utilisiez des tactiques particulières ?*

Barkhorn est abattu

Le 30 mai 1944, le *Hauptmann* Gerhard Barkhorn remporte sa 269ème victoire et trône en tête du palmarès de la Luftwaffe, devant Günther Rall (268), Walter Nowotny (255) et Erich Hartmann (227). Depuis la veille, le II./JG 52 qu'il commande, se trouve stationné à Iasi (Roumanie).
Le lendemain 31 mai, vers 18 heures, alors qu'il en est à sa sixième mission et à sa troisième victoire depuis 2 heures du matin, Barkhorn rentre d'une mission d'escorte des Ju 87 de Rudel. Il ne lui reste que 100 litres d'essence, 20 minutes de vol. Une voix retentit dans ses écouteurs, celle de « Bubi » Hartmann : « *Gerhard, des Russes en vol !* »
Cet appel lui fait oublier sa fatigue. Il était prêt à se poser, mais flairant l'occasion d'arrondir son score à 275, il redresse lentement son appareil. Au même instant, des traçantes l'encadrent. Barkhorn tourne la tête er reste pétrifié de terreur. Il aperçoit sur ses arrières un Airacobra crachant le feu. C'est la fin ! Le chasseur russe est à 30 mètres derrière lui, dans une position idéale pour l'achever. Ses rafales criblent le 109. Barkhorn est parcouru par un frisson glacial, l'odeur du sang envahit sa bouche, tandis qu'il tire de toutes ses forces sur le manche.
Mais, son appareil ne répond plus et bascule comme un poids mort sur la gauche. La terre danse devant le nez du Messerschmitt. Le Russe n'a plus qu'à posément ajuster le coup de grâce. Cependant, comme par miracle, le Messerschmitt se cabre brutalement et remonte jusqu'à 2 000 mètres. Un voile noir obscurcit la vision de Barkhorn à plusieurs reprises. Il parvient à retablir son avion et à le maintenir en ligne de vol en rassemblant toutes ses forces. Le moteur lâche et le train refuse de sortir. Alors, Barkhorn effectue un atterrissage de fortune. L'avion heurte brutalement le sol et glisse sur une centaine de mètres sur le ventre.
Rotule brisée, Gerhard Barkhorn échappe de peu à l'amputation dans un hôpital de campagne. Il ne reviendra au front que fin septembre, mais à cette époque, Erich Hartmann a déjà pris le large.

R – Notre unité mettait en l'air de dix à douze avions à la fois le plus souvent, mais jamais moins de deux. Au-dessus de l'Allemagne, nous volions en plus grand nombre que sur le front russe. En Russie, le plus souvent, nos formations ne comprenaient que de deux à quatre appareils. Les formations de Me 262 ressemblaient à celles de 109. Je n'ai pas combattu sur 262.

Q – *Qui selon vous fut votre meilleur ailier ?*
R – Difficile à dire. J'ai souvent volé avec notre *Kommodore*, l'actuel général Hraback, mais comme numéro deux je pense que le meilleur que j'ai eu a été le *Leutnant* Ewald. Il a commencé à voler avec moi et quand il m'a quitté comme ailier, il avait 33 victoires. Il est toujours vivant [en 1966] et s'occupe d'assurances quelque part en Allemagne.

Q – *Y-a-t-il eu une quelconque rivalité entre vous et Hartmann à qui obtiendrait le plus grand nombre de victoires ?*
R – Non. Quand j'ai été abattu en mai 1944, il était loin derrière avec deux cents victoires. Quand je suis revenu en septembre,

Gerhard Barkhorn après sa 250ème victoire.
Quand certains feront la comparaison entre son palmarès et l'ascension fulgurante de certains as, Barkhorn se contentera de répondre avec le sourire : « *Nous autres, Prussiens, on a la comprenette difficile, mais une fois qu'on a pigé le truc, on ne peut plus nous arrêter* ».
(Bundesarchiv - Coblence)

Gerhard Barkhorn

il m'avait largement dépassé avec plus de trois cents.

Q – *Vous souvenez-vous avoir mené des missions particulières avec d'autres unités, comme les escadres de* Stuka *?*
R – Très souvent, surtout avec les *Stuka*. Nous avons souvent escorté Rudel et sa St.G/SG 2 et j'ai passé quatre mois à l'hôpital à cause de lui.

Q – *Comment est-ce arrivé ?*
R – Je revenais à la base après une escorte et j'ai reçu un message m'informant que de nombreux chasseurs russes tournaient dans les parages. J'étais très fatigué et je n'ai pas regardé derrière. J'avais 272 victoires et je cherchais ma 275ème, mais malheureusement, la victime suivante, ce fut moi ! J'avais effectué six missions ce jour-là, la première à 2 heures du matin et il était 18 heures !

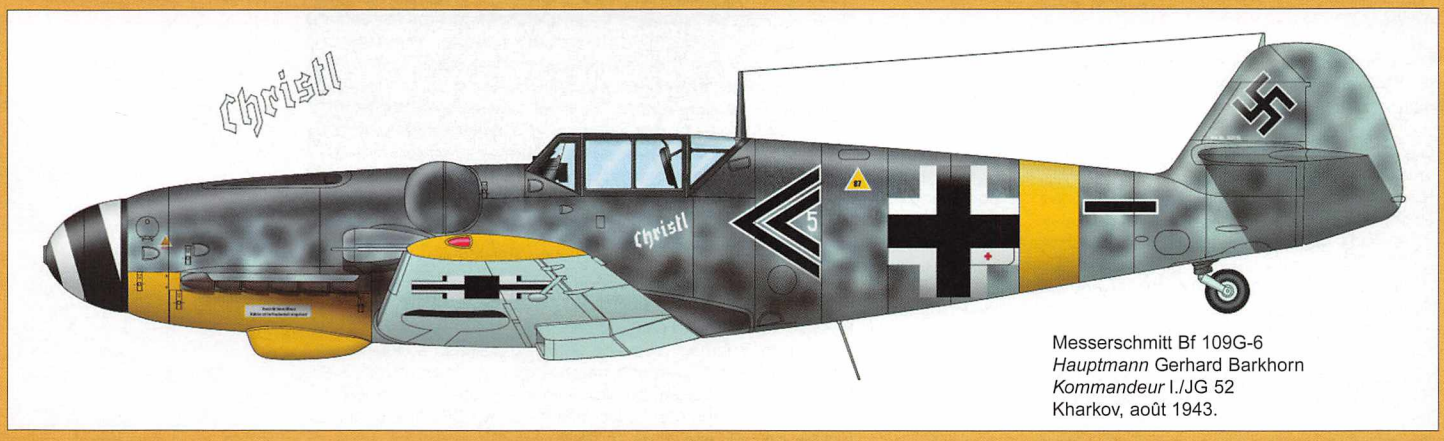
Q – *Quel fut le plus grand nombre d'avions que vous avez abattus en une seule journée ?*
R – Six, je crois, mais il faudrait que je vérifie. Le maximum en une seule sortie fut quatre : quatre LaGG-3 après un dur combat près d'Isseum (?) sur le Domech (?) en juin 1942.

Q – *Avez-vous volé avec Marseille ?*
R – Nous faisions partie de la même *Staffel* pendant la bataille d'Angleterre. Je crois qu'il y a remporté huit victoires. C'était déjà un pilote exceptionnel et, personnellement, je n'avais pas remporté la moindre victoire.

Q – *Saviez-vous qu'il a revendiqué 15 ou 18 victoires en un seul jour ? Qu'en pensez-vous ?*
R – Cela me paraît peu probable. Je ne veux pas dire que c'est impossible, mais presque. Cela a pu arriver, mais ses adversaires devaient être cinglés, volant droit devant eux sans faire attention.

Q – *Revenons à la JG 6. Avez-vous succédé à Kogler ? Et cete unité était-elle entièrement équipée en Fw 190 ?*
R – Je n'ai pas directement succédé à Kogler, je crois que Specht était entre nous deux. Il a été tué le 1er janvier 1945 au cours de l'opération « Bodenplatte ». Il est exact que la JG 6 était entièrement équipée en Fw 190 en avril 1945. J'ai rejoint l'escadre à Sorau, en Silésie, où il y avait une grande usine Focke-Wulf où nous prenions les avions flambant neufs à leur sortie. L'entière *Geschwader* était alors équipée en Fw 190D-9, sauf les deux Bf 109 du *Stab*. Le second était piloté par mon ailier, mais j'ai oublié son nom.

NDLR - Cet entretien est livré tel qu'il a été recueilli, avec les erreurs et les inexactitudes dues au fait que l'as allemand a répondu de mémoire à propos d'événements déjà vieux d'une vingtaine d'années à l'époque.

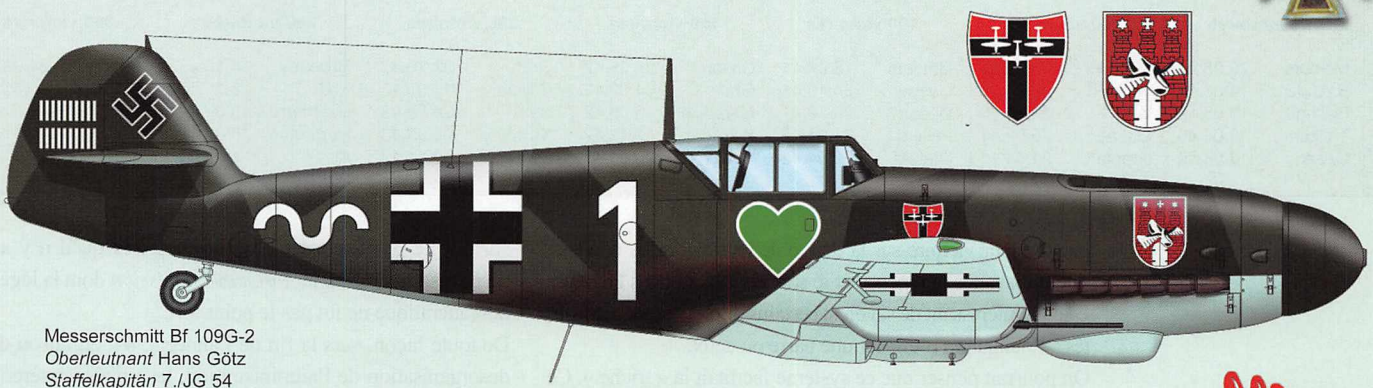


Messerschmitt Bf 109G-6
Hauptmann Gerhard Barkhorn
Kommandeur I./JG 52
Kharkov, août 1943.

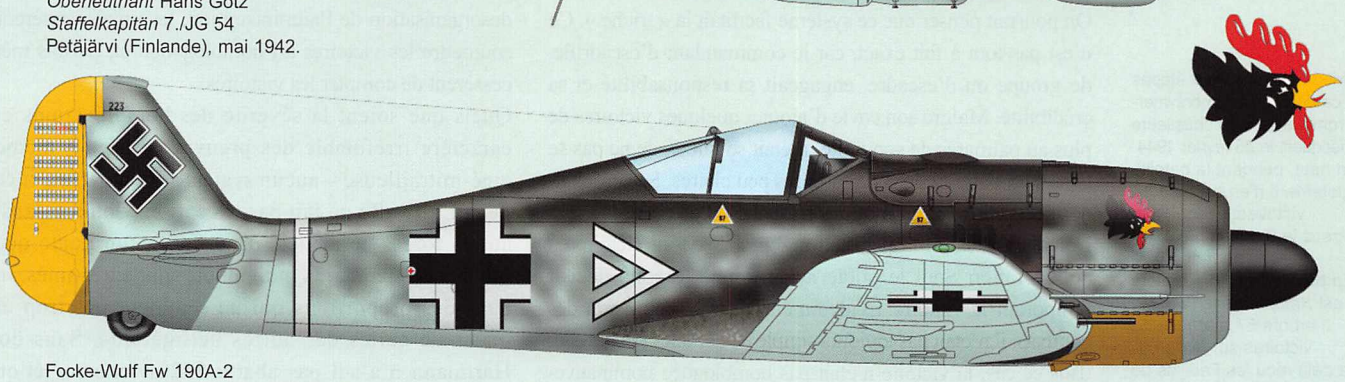
Liste des victoires de Gerhard Barkhorn

1	02.07.41	DB-3	49-50	(19.07.42)	Hurricane	108	11.02.43	I-16	164	04.09.43	Il-2	223	29.12.43	P-39
2	28.07.41	I-16	51		I-16	109-110		LaGG-3	165-166	05.09.43	La-5	224		Yak-9
3	29.07.41	DB-3	52-56	20.07.42	LaGG-3	111		I-153	167-169	06.09.43	Yak-1	225-226		Yak-1
4	19.08.41	I-18	57	21.07.42	I-16	112-113	12.02.43	I-16	170	08.09.43	Il-2	227-228	30.12.43	Yak-1
5	22.08.41	V-11	58	22.07.42	Hurricane	114-115		Yak-1	171		La-5	229	01.01.44	Yak-1
6	25.08.41	I-153	59-60	23.07.42	LaGG-3	116	13.02.43	Yak-1	172-173	09.09.43	Yak-1	230-232		Pe-2
7	25.08.41	I-18	61		I-153	117-118	22.02.43	LaGG-3	174		La-5	233	03.01.44	Yak-1
8	23.09.41	I-18	62	24.07.42	I-16	119	26.02.43	LaGG-3	175-176	13.09.43	Yak-1	234	12.01.44	Il-2
9	04.10.41	DB-3	63-64		LaGG-3	120	27.02.43	Yak-1	177	20.09.43	R-5	235	18.01.44	P-39
10	30.11.41	I-16	65-68	07.10.42	LaGG-3	121	28.04.43	LaGG-3	178-179	15.11.43	Yak-1	236-237	23.01.44	Yak-1
11	16.05.42	MiG-1	69	09.10.42	I-16	122-124	29.04.43	LaGG-3	180-181	16.11.43	P-39	238		P-39
12	18.05.42	R-5	70	20.10.42	R-5	125	30.04.43	Spitfire	182	?	?	239	24.01.44	Yak-1
13	25.05.42	Il-2	71-72	25.10.42	LaGG	126		LaGG-3	183-184	19.11.43	Yak-1	240	25.01.44	P-39
14	26.05.42	LaGG-3	73-74	26.10.42	LaGG	127	09.05.43	LaGG-3	185		P-39	241	26.01.44	P-39
15		Il-2	75	29.10.42	Yak-1	128	28.05.43	Spitfire	186-187	20.11.43	Yak-1	242-245	10.02.44	Yak-9
16	27.05.42	MiG-1	76-77	30.10.42	Yak-1	129		Yak-1	188		P-39	246-247	12.02.44	Yak-9
17		Pe-2	78		LaGG	130	29.05.43	Il-5	189	21.11.43	Yak-9	248-249		Yak-1
18	05.06.42	MiG-1	79	03.11.42	LaGG	131		Yak-1	190		Yak-1	250	13.02.44	Yak-1
19	09.06.42	LaGG-3	80	10.11.42	LaGG	132	31.05.43	P-39	191-193	26.11.43	Yak-1	251	25.02.44	Pe-2
20	11.06.42	LaGG-3	81	15.11.42	LaGG	133		Yak-1	194	27.11.43	P-39	252	24.04.44	A-20
21	14.06.42	LaGG-3	82	28.11.42	P-40	134	08.06.43	LaGG-3	195-197	28.11.43	Yak-1	253		Yak-7
22-26	22.06.42	LaGG-3	83	30.11.42	P-40	135-137	10.06.43	LaGG-3	198	29.11.43	P-39	254-256	26.04.44	Yak-7
27	23.06.42	Yak-1	84		Yak-1	138	30.07.43	Yak-1	199		Yak-1	257	27.04.44	Yak-7
28-29	24.06.42	LaGG-3	85		LaGG	139-140	02.08.43	Yak-1	200	30.11.43	Yak-1	258-260	28.04.44	Yak-7
30	25.06.42	LaGG-3	86	02.12.42	Yak-1	141-142	04.08.43	La-5	201	01.12.43	Il-2	261	01.05.44	Yak-7
31	26.06.42	LaGG-3	87	08.12.42	P-40	143	05.08.43	La-5	202-205	02.12.43	Yak-1	262	04.05.44	Yak-7
32-33	30.06.42	LaGG-3	88	10.12.42	P-40	144-145		Yak-1	206		P-39	263	05.05.44	Il-2
34	01.07.42	LaGG-3	89-91	11.12.42	Yak-1	146	07.08.43	Yak-1	207		Il-2	264		Yak-7
35		Il-2	92-93	13.12.42	P-40	147-149		La-5	208-209	04.12.43	Il-2	265	06.05.44	Yak-7
36		A-20	94		Il-2	150-151	08.08.43	Il-2	210	06.12.43	Yak-1	266	08.05.44	Yak-7
37		Hurricane	95-97	17.12.42	Yak-1	152	12.08.43	La-5	211		Il-2	267		Il-2
38-39	02.07.42	LaGG-3	98-99	18.12.42	Yak-1	153	21.08.43	La-5	212	09.12.43	Il-2	268-269	30.05.44	P-39
40-41	04.07.42	LaGG-3	100-101	19.12.42	P-40	154		Il-2	213		Yak-1	270	31.05.44	P-39
42	05.07.42	Hurricane	102	20.12.42	LaGG-3	155	22.08.43	La-5	214	17.12.43	P-39	271		Il-2
43	06.07.42	LaGG-3	103-104	09.01.43	Yak-1	156-159	23.08.43	La-5	215-219	27.12.43	Yak-1	272		Yak-9
44	09.07.42	LaGG-3	105	10.01.43	Yak-1	160-161	24.08.43	Yak-1	220		P-39	273	26.10.44	Yak-3
45	10.07.42	LaGG-3	106	04.02.43	Yak-1	162	26.08.43	Il-2	221		Il-2			
46-48	19.07.42	LaGG-3	107	06.02.43	Il-2	163	02.09.43	Yak-9	222	28.12.43	P-39			

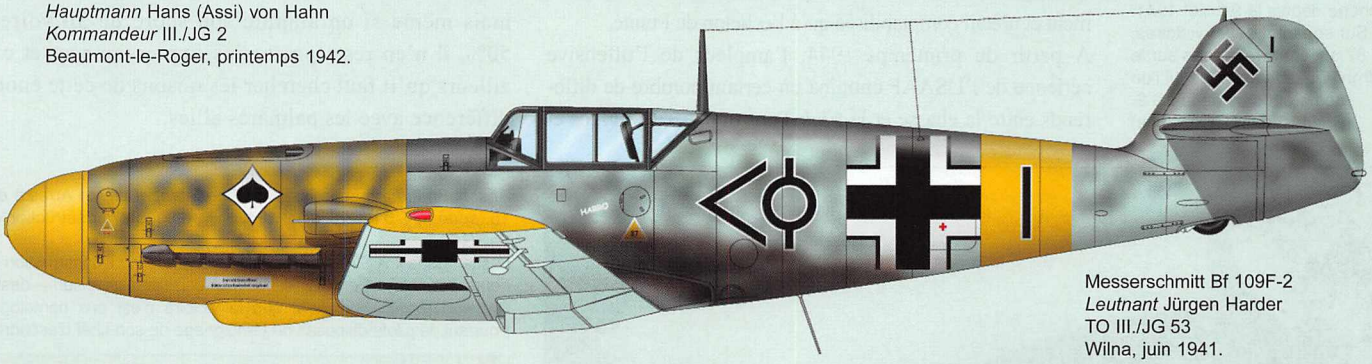
Les carnets de vol de Barkhorn s'arrêtent malheureusement à cette date.



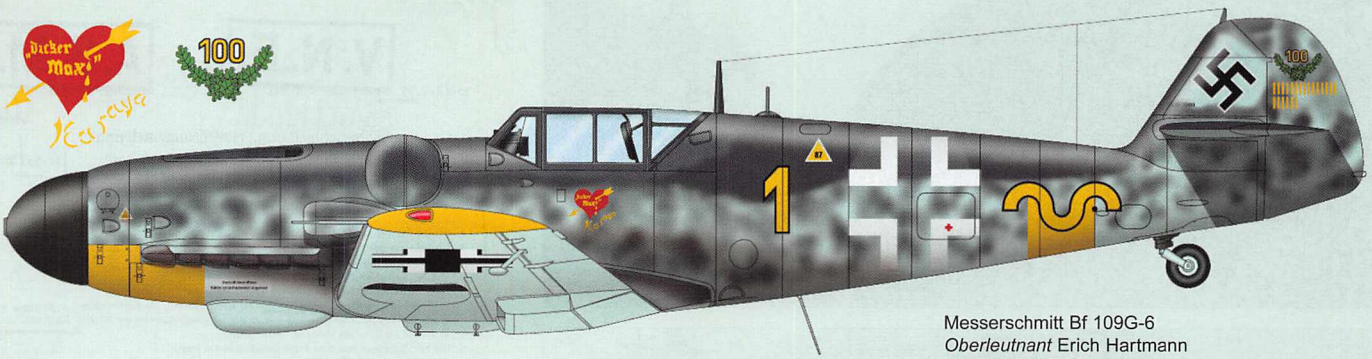
Messerschmitt Bf 109G-2
Oberleutnant Hans Götz
Staffelkapitän 7./JG 54
Petäjärvi (Finlande), mai 1942.



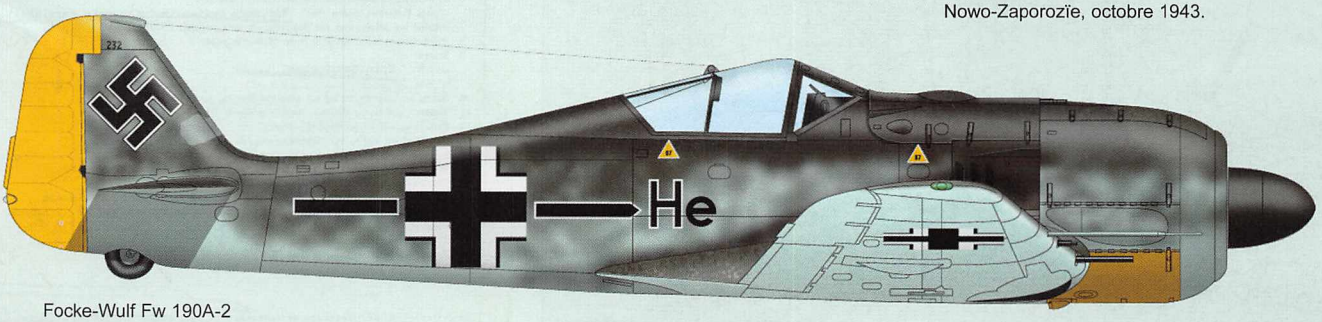
Focke-Wulf Fw 190A-2
Hauptmann Hans (Assi) von Hahn
Kommandeur III./JG 2
Beaumont-le-Roger, printemps 1942.



Messerschmitt Bf 109F-2
Leutnant Jürgen Harder
TO III./JG 53
Wilna, juin 1941.



Messerschmitt Bf 109G-6
Oberleutnant Erich Hartmann
Kapitän 9./JG 52
Nowo-Zaporozïe, octobre 1943.



Focke-Wulf Fw 190A-2
Oberleutnant Rolf Hermichen
Stab/JG 26
Audembert, printemps 1942.

© P-A. Tilley - 2001

Les premiers à...														
	20 victoires		40 victoires		100 victoires		150 victoires		200 victoires		250 victoires		300 victoires	
1	Mölders	29.05.40	Mölders	20.09.40	Mölders	15.07.41	Gollob	29.08.42	Graf	02.10.42	Nowotny	14.10.43	Hartmann	24.08.44
2	Balthazar	14.06.40	Galland	25.09.40	Lützow	24.10.41	Graf	04.09.42	Philipp	17.03.43	Rall	28.11.43	Barkhorn	05.01.45
3	Galland	15.08.40	Wick	06.10.40	Oesau	26.10.41	Marseille	15.09.42	Rall	29.08.43	Barkhorn	13.02.44		
4	Tietzen	18.08.40	Oesau	05.02.41	Philipp	31.04.42	Wilcke	17.12.42	Nowotny	08.09.43	Hartmann	18.07.44		
5	Oesau	18.08.40	Joppien	21.04.41	Ihlefeld	22.04.42	Stotz	26.01.43	Barkhorn	30.11.43	Kittel	12.44		

Siegfried Schnell à deux étapes de sa carrière, brutalement interrompue par des chasseurs soviétiques, le 25 février 1944. En haut, pendant la bataille d'Angleterre. Il n'en est qu'à 14 victoires; il recevra la *Ritterkreuz* le 9 novembre 1940 pour sa 20ème. En bas, en mai 1942, alors qu'il est *Kapitän* de la 9./JG 2. Il arbore 57 marques de victoires sur la dérive. Il a déjà reçu les Feuilles de chêne depuis le 9 juillet 1941. Sur son total de 93 victoires, 87 ont été remportées sur le front Ouest, faisant de lui l'un des grands as de la JG 2. (Bundesarchiv - Coblence)

peindre leur victoire sur la dérive de leur avion. Ils connaissaient d'avance la réponse et le sort réservé aux cas litigieux. Il serait intéressant de savoir si certains pilotes furent confrontés à l'obligation d'effacer une barre ou deux...

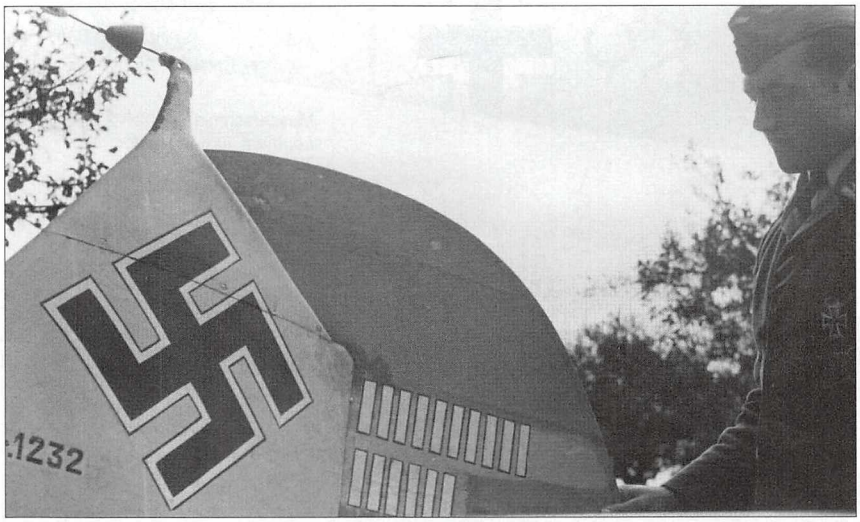
On pourrait penser que ce système facilitait la « triche ». Ce n'est pas tout à fait exact, car le commandant d'escadrille, de groupe ou d'escadre, engageait sa responsabilité et sa crédibilité. Malgré son envie d'ajouter quelques victoires de plus au palmarès de son unité, il était soucieux de ne pas se laisser embarquer dans des affaires peu claires. Ses prochaines décorations et promotions risquaient d'en pâtir.

Dans la Luftwaffe il n'existait ni « probable » ni victoire en collaboration. Seul le pilote ayant donné le coup décisif remportait la victoire. Évidemment, dans la confusion des combats, il n'était pas toujours simple de démêler l'écheveau; dans ce cas, la victoire n'était pas homologuée nominativement et n'était comptabilisée qu'à l'échelon de l'unité.

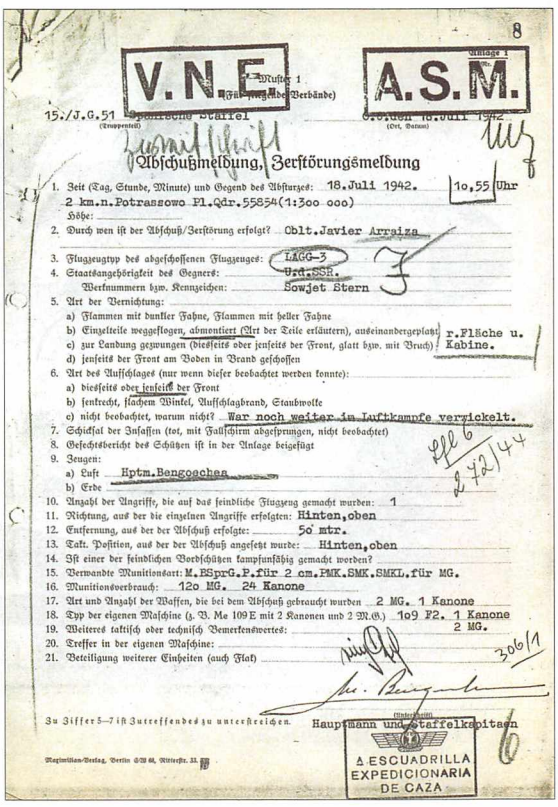
À partir du printemps 1944, l'ampleur de l'offensive aérienne de l'USAAF entraîna un certain nombre de différends entre la chasse et la *Flak*. Pour trancher les litiges et surtout ne pas accorder plus de victoires qu'il n'y avait d'épaves, fut créée une *Abschußkommission* dont la légèreté bureaucratique ne fut pas le point fort.

De toute façon, vers la fin de l'année 1944, en raison de la désorganisation de l'administration, les unités cessèrent de soumettre les victoires à l'homologation et, parfois même, cessèrent de compter les victoires.

Quels que soient la sévérité des homologations et le caractère irréfutable des preuves exigées – même la ciné-mitrailleuse – aucun système n'est parfait et celui de la Luftwaffe ne fait pas exception. Comme dans les autres forces aériennes, il ne fait aucun doute que la plupart des palmarès individuels sont surestimés, mais dans des proportions qui ne semblent pas trop éloignées de celles des autres belligérants. Sans doute Hartmann n'a-t-il pas abattu 352 avions soviétiques, mais même si on ampute son score de 30 voire de 50%, il n'en reste pas moins impressionnant et c'est ailleurs qu'il faut chercher les raisons de cette énorme différence avec les palmarès alliés.



Ci-dessous :
Abschußmeldung soumise par l'*Oberleutnant* Javier Arraiza de la 15.(*span.*)/JG 51 le 18 juillet 1942, revendiquant la destruction d'un LaGG-3.
Les tampons « A.S.M. » (*Abschuß später möglich* – confirmation ultérieure possible) et « V.N.E. » (*Vernichtung nicht erweisen* – destruction non avérée) indiquent que la victoire n'est pas homologuée. Pourtant, le pilote disposait du témoignage de son chef d'escadrille !


V.N.E.
A.S.M.
Abschußmeldung, Zerstörungsmeldung
15./J.G.51
18. Juli 1942
1. Zeit (Tag, Stunde, Minute) und Gegend des Absturzes: 18.Juli 1942. 10,55 Uhr
2 km.n.Potrassowo Pl.Qdr.55854(1:300 000)
2. Durch wen ist der Abschuß/Zerstörung erfolgt? Oblt.Javier Arraiza
3. Flugzeugtyp des abgeschossenen Flugzeuges: LAGG-3
4. Staatsangehörigkeit des Gegners: Urd.SSR.
Werknummern bzw. Kennzeichen: Sowjet Stern
5. Art der Vernichtung:
b) Einzelteile weggeflogen, abmontiert (Art der Teile erläutern), auseinandergeplatzt: r.Fläche u. Kabine.
6. Art des Aufschlages (nur wenn dieser beobachtet werden konnte):
b) senkrecht, flachem Winkel, Aufschlagbrand, Staubwolke
c) nicht beobachtet, warum nicht? War noch weiter im Luftkampfe verwickelt.
7. Schicksal der Insassen (tot, mit Fallschirm abgesprungen, nicht beobachtet)
8. Gefechtsbericht des Schützen ist in der Anlage beigefügt
9. Zeugen:
a) Luft Hptm.Bengoechea
10. Anzahl der Angriffe, die auf das feindliche Flugzeug gemacht wurden: 1
11. Richtung, aus der die einzelnen Angriffe erfolgten: Hinten,oben
12. Entfernung, aus der der Abschuß erfolgte: 50 mtr.
13. Takt. Position, aus der der Abschuß angesetzt wurde: Hinten,oben
14. Ist einer der feindlichen Bordschützen kampfunfähig gemacht worden?
15. Verwandte Munitionsart: M.BSprG.P.für 2 cm.FMK.SMK.SMKL.für MG.
16. Munitionsverbrauch: 120 MG. 24 Kanone
17. Art und Anzahl der Waffen, die bei dem Abschuß gebraucht wurden 2 MG. 1 Kanone
18. Typ der eigenen Maschine (z. B. Me 109 E mit 2 Kanonen und 2 M.G.) 109 F2. 1 Kanone
19. Weiteres taktisch oder technisch Bemerkenswertes: 2 MG.
20. Treffer in der eigenen Maschine:
21. Beteiligung weiterer Einheiten (auch Flak)
Zu Ziffer 5–7 ist Zutreffendes zu unterstreichen.
Hauptmann und Staffelkapitän
A ESCUADRILLA EXPEDICIONARIA DE CAZA

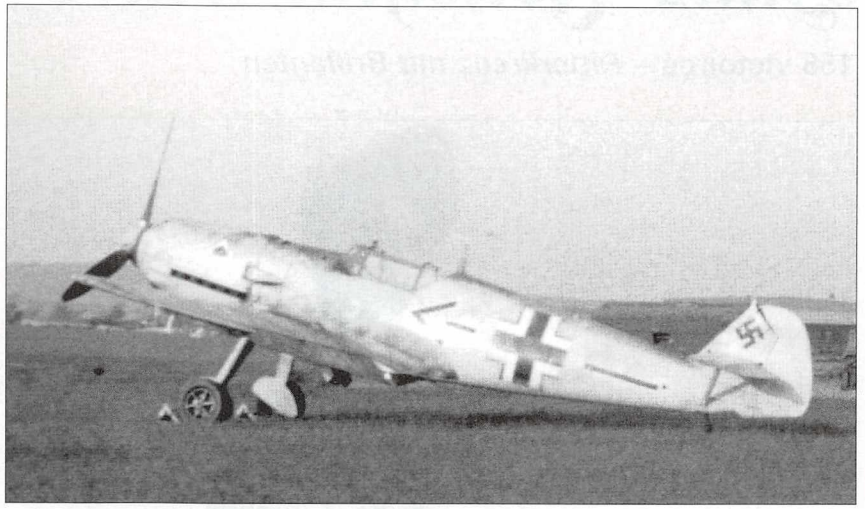
Le système de points

Pendant de nombreuses années, les Alliés ont fait la confusion entre la comptabilisation des victoires et le système de points institué pour l'attribution des décorations dans la Luftwaffe.

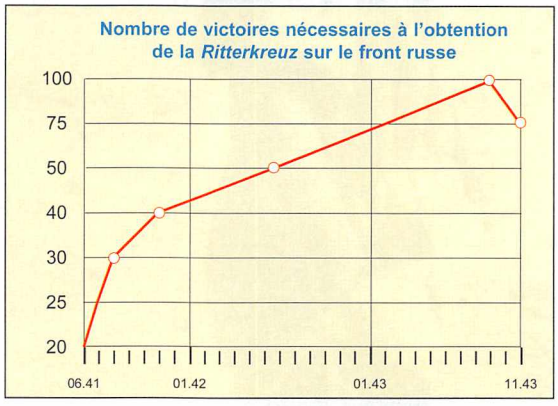
Au début de la guerre, la règle était assez simple et avait été calquée sur celle de l'attribution de la croix *Pour le Mérite* pendant la Première Guerre mondiale. À sa 20ème victoire, le pilote recevait la *Ritterkreuz* (ou plus exactement *Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes*, croix de Chevalier de la croix de Fer). Prévoyant, le commandant suprême des armées allemandes inventa la *Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes mit Eichenlaub* (RK avec Feuilles de chêne) le 3 juin. Bien lui en prit, car avec la bataille d'Angleterre, le palmarès des pilotes allait connaître une certaine inflation. Mölders en fut le premier récipiendaire, le 21 septembre 1940, après sa 40ème victoire.

Cependant, pour ne pas pénaliser les autres spécialités (y compris la chasse lourde), la RK pouvait être décernée en fonction des mérites personnels, de la même manière que la plupart des décorations. Le commandant suprême des armées allemandes (Hitler, pour ne pas le nommer) était seul juge de l'attribution de cette décoration. Il n'eut pas vraiment la main lourde, car entre mai 1940 et mai 1941, seulement 35 pilotes de chasse et 6 pilotes de *Zerstörer* se virent accorder cette récompense.

La donne fut complètement bousculée avec l'ouverture du front Est et la constitution fulgurante de palmarès à peine croyables : Mölders ne mit que 24 jours pour passer de 68 à 101 victoires. Il fallut non seulement créer deux nouveaux grades (*das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes mit dem Eichenlaub mit Schwertern*, en d'autres termes « les Glaives » et *das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes mit dem Eichenlaub mit Schwertern mit Brillanten*, « les Diamants ») dès le 28 septembre 1941, mais aussi réévaluer à la hausse les critères d'obtention. La barre passa à 25 victoires fin juin, puis à 30 fin août et enfin à 40 en novembre. Sur le front Ouest, le critère ne fut pas modifié afin de ne pas pénaliser les pilotes y combattant; seulement 7 d'entre eux reçurent la *Ritterkreuz* en 1941. Le haut commandement se trouvera encore contraint de modifier plusieurs fois le critère d'attribution de la RK sur le front Est, comme résumé sur le tableau ci-dessus.



Le Bf 109E du *Major* Günther Freiherr von Maltzahn, commandant la JG 53, fin 1940. Maltzahn rétablit de sa propre autorité l'insigne de l'as de pique que Göring avait ordonné de supprimer à la suite d'un différend avec le précédent *Kommodore*, le *Major* Friedrich-Franz von Cramon-Traubadel. Maltzahn (RK-EL, 68 victoires) conduira la JG 53 jusqu'en octobre 1943, date à partir de laquelle il poursuivra sa carrière en état-major.
(ECPA)

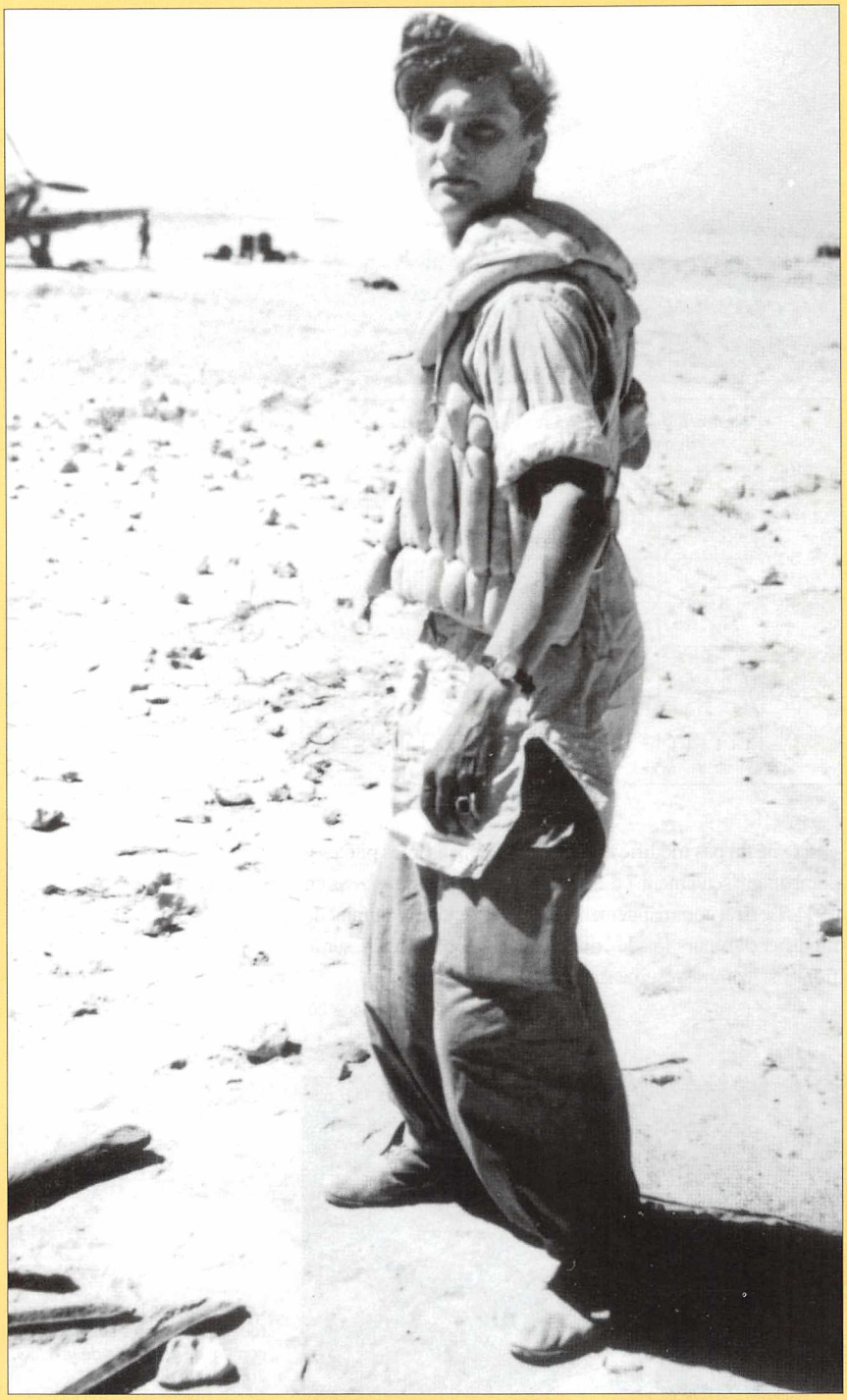


suite page 20

Le *Hauptmann* Kurt Ebersberger (doigt tendu) narre son dernier combat à ses pilotes de la 4./JG 26, en juin 1942.
Son « 1 blanc » porte 23 marques de victoire.
De gauche à droite : *Oberfeldwebel* Roth, *Leutnant* Janda, *Oberfähnrich* Radener, *Unteroffizier* Birke, Ebersberger, *Feldwebel* Glunz.
Waldemar Radener (36 victoires) recevra la RK (12.03.45) avec le II./JG 300 et Adolf Glunz (71 victoires) aura même la RK-EL avant de terminer la guerre à la JG 7.
Kurt Ebersberger sera abattu le 24 octobre 1943. Il n'avait remporté que 27 victoires, un nombre alors insuffisant pour décrocher la *Ritterkreuz*.
(ECPA)

Hans-Joachim Marseille

158 victoires – *Ritterkreuz mit Brillanten*



On ne peut manquer d'être frappé par la manière dont les traits du visage ont changé entre le portrait de la couverture, datant de sa remise de la *Ritterkreuz*, fin février 1942, et la photo ci-dessus prise quatre mois plus tard.
(Collection J.V. Crow)

L'intendant du poste de Derna daigne enfin lever la tête. En apercevant la silhouette frêle et longiligne de l'aspirant qui semble manifester une certaine impatience, il sent l'énervement le gagner. L'autre lui tend un carnet sous le nez.
– *Je voudrais toucher ma solde, s'il vous plaît.*
L'intendant lui arrache le carnet des mains et tourne les pages pour s'assurer que l'aspirant ne l'a pas déjà perçue ailleurs. Il n'a pas confiance. D'abord, ce type-là, il ne l'a jamais vu et puis, il a une drôle de dégaine. Un aviateur avec les cheveux longs ! Il croyait qu'il n'y avait que chez les « Ritals » que ces planqués se donnaient des allures de bonnes femmes. Rien à dire, le carnet est à jour. Sans un mot, l'intendant sort de sa cassette une poignée de Reichmark qu'il pose sur la table. Pendant que l'aspirant fait disparaître les billets dans sa poche, l'intendant s'apprête à inscrire la transaction sur le carnet.
– *Non, pas sur cette page,* intervient l'aspirant.
– *Et pourquoi donc ?* demande l'intendant manifestement agacé.
– *Parce que c'est la page réservée aux décorations.*
En effet, l'intendant remarque la mention de la remise de la Croix de Fer de première classe. Il éclate de rire.
– *Parce que tu crois que t'auras un jour la croix de Chevalier ?*
– *Mais, bien sûr !* rétorque l'aspirant avec un aplomb qui déconcerte son interlocuteur.
– *C'est quoi ton nom, que j'm'en souvienne quand tu s'ras un héros ?* lance-t-il railleur.
– *Marseille. Hans-Joachim Marseille.*

L'histoire de Hans-Joachim Marseille se confond en grande partie avec celle de la guerre aérienne dans le désert. Cet individualiste forcené trouve sur ce théâtre d'opérations des conditions sans égales pour mettre en œuvre des théories qui n'appartiennent qu'à lui et pour imposer une personnalité qui est loin de faire l'unanimité parmi ses supérieurs hiérarchiques.
Plus qu'un individualiste, Marseille est un marginal. Il est de la race des Beurling, des Warburton et comme eux, il aurait eu beaucoup de mal à trouver sa place dans la vie civile.
Il naît le 13 décembre 1919 dans la banlieue de Berlin. Son père, général et héros de la Grande Guerre, et sa mère divorcent peu de temps après sa naissance et Jochen ne fait connaissance de son géniteur que pendant son service militaire. À 18 ans, il s'engage dans la Luftwaffe.
Ses 58 kg tout mouillé et sa longue silhouette dégingandée ne semblent pas en faire une recrue de premier choix. Très maigre, très blond, il impose une certaine personnalité au travers d'un regard clair et perçant. Dès sa période d'instruction, il se fait remarquer par ses frasques. Un jour, pris d'une subite envie, Marseille se pose avec son biplan d'entraînement sur une voie d'autoroute, court se soulager dans un buisson et repart sous les injures d'une bonne cinquantaine d'automobilistes.
Malgré le nombre d'appréciations peu flatteuses sur son comportement, Marseille rejoint le I.(J)/LG 2 le 10 août 1940 avec le grade de *Fähnrich* (aspirant); il remporte sa première victoire le 14 août. Il va ainsi remporter quatre victoires en... cinq missions ! Puis, il est muté à la 4./JG 52 le 6 septembre. En huit semaines de combat, il remporte sept victoires, mais à quel prix : « *Pour mes sept victoires remportées au-dessus de la Manche, j'ai été abattu à trois reprises. Chaque fois, j'ai réussi avec beaucoup de mal à me poser en catastrophe. Et toujours au même endroit près du cap Gris-Nez. Le plus drôle, c'est qu'à chaque fois je suis tombé sur le même chirurgien de l'armée et la troisième fois, je crois bien qu'il a hésité à m'examiner.* [...] *On aurait certainement pu croire que je le faisais exprès.* »
L'attitude du jeune Hans-Joachim fait l'unanimité contre lui. Ses supérieurs lui reprochent son individualisme au combat, son indiscipline et ses nombreuses entorses au règlement. Ses camarades lui reprochent de demeurer en silence dans son coin et de refuser toutes les distractions en leur compagnie. S'il reçoit la croix de Fer de 1ère classe des mains de Göring en septembre 1940, il sait très bien qu'il doit cet honneur davantage à la position de son père qu'à ses propres exploits. Par dérision, Marseille se définit comme « *le plus vieil aspirant de la Luftwaffe* ».
La JG 52 finit par s'en débarrasser et en janvier 1941, Jochen rejoint la 3./JG 27, une escadrille commandée par l'*Oberleutnant* Gerhard Homuth, dont la tenue vestimentaire, la mentalité, le sens de la discipline sont aux antipodes de ceux de Marseille. Il va lui mener la vie dure jusqu'à ce qu'un événement déterminant se produise dans la vie de ces deux hommes et de toute l'escadrille : le I./JG 27 est transféré en Libye.
Sur ce théâtre d'opérations où tout est nouveau, tout est à apprendre, à créer, les mentalités vont évoluer vers une plus grande tolérance. Les pilotes se retrouvent à des centaines de kilomètres de toute civilisation, livrés à eux-mêmes dans une région inhospitalière où les conditions de vie restent précaires. Les combats aériens ne ressemblent en rien à ceux qui se déroulent au-dessus de la Manche. Tout est différent : le nombre d'avions, l'altitude très basse des combats et les tactiques. Marseille se voit enfin offrir ce qui lui a toujours été refusé en Europe : la liberté d'action. Sans contraintes, il va pouvoir prouver que ses conceptions sont les bonnes. Sa technique de pilotage, sa science innée du tir en virage serré, couplées à une acuité visuelle au-dessus de la moyenne, vont faire de lui, en quelques mois, l'as incontesté de la Luftwaffe – l'Étoile d'Afrique. Il ne sera pas seulement l'un des meilleurs as allemands, il sera selon toute vraisemblance le plus grand pilote de chasse de la Seconde Guerre mondiale, tous pays et tous fronts confondus.
Marchant seul dans le désert pendant des heures, il met soigneusement au point sa technique de combat. Il a désormais acquis une maîtrise absolue de son Bf 109, avec lequel il réussit des virages serrés en montée à une vitesse supérieure à celle de n'importe quel autre pilote ami ou ennemi. Il travaille surtout sa

visée en correction maximale au cours des combats tournoyants. Il est ainsi capable de changer d'objectif en quelques secondes, parvenant à tirer sur plusieurs avions ennemis en une seule passe. Ses équipiers sont tellement émerveillés par sa technique que, parfois, certains rompent l'engagement pour l'admirer en action. Beaucoup s'y essaieront, aucun n'y parviendra. Un seul pilote allié réussira à peu près aussi bien que Marseille : l'Australien Clive « Killer » Caldwell.

Pendant plus d'un an, Reiner Pöttgen sera l'un des plus fidèles *Kaczmarek* (numéro deux) de Marseille, protégeant les arrières de son as de leader comme une mère-poule. Il assistera aux premières loges à une bonne centaine de victoires de Jochen. Mais, comme la plupart des pilotes relégués au rôle d'ailier, il devra attendre plus de cent missions avant de remporter sa première victoire personnelle. Toutefois, il n'en éprouvera aucune amertume : la gloire de son chef retombait sur toute l'escadrille et sur lui-même. L'identification de l'escadrille à son as était totale.

Friedrich Körner, alors *Oberleutnant* au I./JG 27, donne quelques éclaircissements :

« *La raison de l'énorme différence entre le grand nombre de victoires remportées par la chasse allemande et le faible nombre de pilotes victorieux tient probablement au fait que certains pilotes de la JG 27 étaient des individualistes forcenés. En raison de leurs succès, ils étaient protégés par leurs chefs et n'avaient aucune peine à devenir de grands as. Les nouveaux devaient surmonter beaucoup de difficultés jusqu'à ce qu'ils puissent prouver leur valeur, malgré l'opposition des "vieux loups". Une escadrille de chasse était un sujet intéressant pour une étude sociologique; on y rencontrait des chefs d'escadrille dont la devise était :* "Il n'y en a qu'un qui a le droit d'abattre des avions ennemis, ici – c'est moi !" »

Rudolf Sinner, en 1942 officier technique du II./JG 27, apporte une autre perspective [1] :

« *La guerre aérienne en Afrique favorisait les as au plus haut degré. Les ailiers,* Kaczmarek *ou n° 2, n'avaient que peu de chances de remporter des victoires. La majorité des victoires remportées par la chasse allemande était le résultat d'attaques surprise au cours desquelles, généralement, seul le leader de la formation était en mesure d'ouvrir le feu. De telles attaques, semblables à celles de l'épervier, étaient rarement suivies d'un combat tournoyant parce que leur maniabilité et leur nombre trois fois supérieur au nôtre rendaient les chasseurs britanniques difficiles à engager.*[...]

« *Les* Staffeln *allemandes ne pouvaient guère aligner plus de trois* Rotten [six avions] *à la fois et, la plupart du temps, à peine plus d'un* Schwarm *voire d'un unique* Rotte. *Si l'on considère que chaque jour de six à huit* Staffeln *seulement étaient en opérations (les autres étant maintenues au repos), cela signifie que les six ou huit pilotes les plus chevronnés menaient en personne les missions du jour.* [...] *La loi de la sélection naturelle amenait rapidement les meilleurs au poste de chef de patrouille et, à partir de ce moment, ils se voyaient offrir les meilleures chances de se constituer un palmarès personnel.* »

Jochen dans l'un des ses « 14 jaune », probablement le Bf 109F-4/Trop Wk.Nr. 10059, décoré de 60 victoires sur le gouvernail.
(Bundesarchiv-Coblence)

Le 19 avril 1941, le I./JG 27 s'installe à Gazala. La bataille de Tobrouk bat son plein. Elle culmine le 23 avril. Marseille décolle à 14 heures pour sa deuxième mission. Avec sa section, il survole Tobrouk et aperçoit une formation de Hurricane plus bas. Les Anglais n'ont manifestement pas vu les Bf 109. Dans l'habitacle de son nouveau « 13 jaune » (Wk.Nr. 5160), Jochen observe la manœuvre des Hurricane, puis, sans crier gare, il bascule son appareil, se met sur le dos et pique pratiquement à la verticale. Il se concentre sur le leader de la formation et à 120 mètres appuie sur la détente. Touché à mort, le Hurricane part en abattée. Les autres se dispersent, mais déjà Marseille est en bonne position sur les six heures d'un second. Il crie à la radio : « *Reiner, regarde où tombe le Hurricane !* ». Menacé par d'autres chasseurs, Marseille doit rompre le combat. Au retour, son fidèle *Kaczmarek* confirmera la victoire, la première de Marseille en Libye et aussi la première de son escadrille.

Cependant, sa troisième mission du jour lui réserve une bien mauvaise surprise. La JG 27 escorte des *Stuka* au-dessus de Tobrouk. En face, arrive une quinzaine de Hurricane du N° 73 *Squadron*, dont un est piloté par un Français libre, le sous-lieutenant James Denis [2] :

« *J'étais bien entraîné et un pilote de chasse confirmé. De plus, j'étais considéré comme un tireur d'élite. Je savais exactement ce que j'avais à faire, ce qui explique que pendant mon combat avec ce pilote, probablement Marseille, j'ai suffisamment patienté pour lui faire croire que je ne l'avais pas vu, jusqu'à la dernière seconde lorsque j'ai dérapé pour éviter ses obus qui sont passés très près de moi, sur ma droite. Je les ai parfaitement vus* ».

Il laisse passer Marseille – car c'est bien lui – et ouvre le feu à son tour. Une rafale bien ajustée traverse l'habitacle du 109. Instinctivement, Jochen rentre la tête dans les épaules. Bien lui en prend : quatre projectiles l'encadrent et passent à quelques centimètres de ses oreilles. Le moteur encaisse une trentaine d'impacts, contraignant le jeune as à se poser, une fois de plus, sur le ventre.

Alors que les Britanniques déclenchent l'opération « Battleaxe » le 14 juin 1941, Marseille obtient sa 11ème victoire, mais son palmarès s'est accru de quelques épaves de Bf 109 supplémentaires. Au cours d'une sortie, il revient à bord d'un avion fortement endommagé dont l'huile s'est répandue sur le pare-brise. Son fidèle ailier le guide par radio sur 50 km jusqu'au terrain où Jochen effectue un nouvel atterrissage de fortune sous les yeux de son *Kommandeur*. L'accueil est frais. « *Les Tommies ne vont pas tarder à vous envoyer une médaille !* » lance le *Hauptmann* Eduard Neumann.

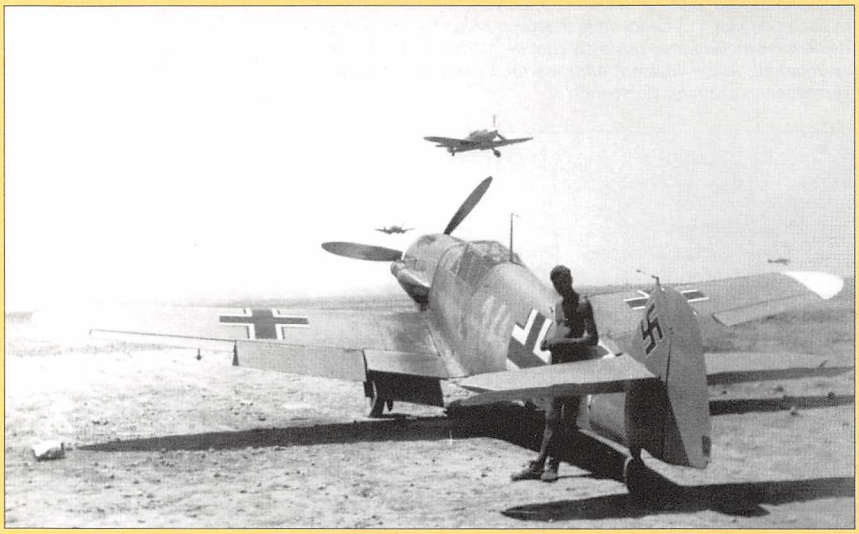
Hans-Joachim Marseille

Son commandant d'escadrille, l'*Oberleutnant* Gerhard Homuth, convoque Marseille pour lui signifier qu'il est interdit de vol pendant trois jours et que le *Kommandeur* l'attend au rapport – et certainement pas pour le féliciter [3] :

– *Donnez-moi une chance d'essayer mes tactiques,* plaide Marseille pour sa défense. *Je sais que je peux...*

– *Vos tactiques ? Quelles tactiques ?* éclate Neumann. *Vous n'avez pas de tactiques. Juste une vague notion. Au lieu de patienter pour épingler les avions d'une escadrille ennemie un par un, vous voulez plonger au beau milieu et les disperser sous le collimateur de vos camarades. Mais, vous n'y arriverez pas. Avant que vous puissiez maîtriser cette technique, vous y serez passé depuis longtemps. Vous avez eu de la chance jusqu'ici. Ça ne durera pas. Si vous voulez devenir un bon pilote de chasse, alors faites marcher votre jugeote au lieu de jouer sur l'audace et la chance. Vous pouvez devenir un grand pilote de chasse, Marseille, mais il vous faudra du temps...*

Après le départ de Marseille, Homuth reste quelques instants avec Neumann. Celui-ci lui confie : « *Je pense que ça ira maintenant. Il semble avoir le don d'anticiper, de sentir le moment décisif. Vous devrez comprend qu'il n'a pas de limite. Il est sérieux et veut vraiment que nous croyions en lui et que nous respections ses ambitions. Restez ferme avec lui, mais prenez-le au sérieux* ».



Ci-dessus :
le Bf 109F-4/Z Trop Wk.Nr. 10137 décoré de 81 victoires, début juin 1942. Marseille vient d'être nommé *Staffelkapitän*.
(Bundesarchiv - Coblence)

Ci-contre :
dans une tenue minimaliste, Jochen jouit d'un court moment de détente.
(Collection J.V. Crow)

C'est à cette époque que Marseille apprend sa nomination au grade de *Leutnant* (avec effet au 1er juin). Enfin ! il n'est plus le « plus vieil aspirant de la Luftwaffe », mais le chemin de la réussite est encore long.

En septembre 1941, les deux camps se renforcent. Les Britanniques introduisent les nouveaux Tomahawk IIB et les Allemands engagent les premiers Bf 109F-2/Trop.

Le 24 septembre, Jochen signe un exploit retentissant. Surgissant à sa manière au milieu d'un cercle défensif de Hurricane, il abat coup sur coup 4 appareils sur les 6 revendiqués par son escadrille. Le lendemain, un communiqué de l'OKW mentionne ce « *jeune lieutenant* » qui a abattu quatre adversaires en un seul combat. Il en est désormais à 21 victoires confirmées. L'Étoile d'Afrique monte lentement dans le ciel.

Le succès de l'offensive « Crusader » contraint Rommel à lever le siège de Tobrouk le 7 décembre 1941. La situation de la Luftwaffe se détériore rapidement. Elle commence à manquer de carburant et, en raison de pertes sévères, les pilotes allemands reçoivent l'ordre de ne plus engager la chasse britannique en combat tournoyant. Le 18 décembre, la JG 27 doit évacuer Derna sous la pression des avant-gardes anglaises. L'Axe abandonne 458 appareils dans sa retraite, faute d'essence pour les faire décoller.

Le 22 décembre, le I./JG 27 est cloué au sol à Magrun faute d'essence. Les premiers blindés britanniques ne sont plus qu'à 50 km. À 10 heures, 13 Tomahawk mitraillent le terrain. Un seul Bf 109 est en état de décoller, celui du *Leutant* Rudi Sinner. À peine les chasseurs britanniques ont-ils quitté les lieux que se présentent 16 Ju 52/3m porteurs de précieux barils d'essence. À quelques minutes près, tout partait en fumée, trimoteurs et carburant et le I./JG 27 aurait été « fait aux pattes » !

Après une nouvelle contre-attaque de Rommel, la période qui s'étend de février à avril 1942 est marquée par un ralentissement de l'activité au sol. Cependant, elle se caractérise par de très violents affrontements aériens. Jochen se trouve en plein cœur de la bagarre et son heure de gloire ne va pas tarder à sonner.

Le 8 février, avec 4 victoires dans la journée, il atteint le total de 40 et prend la tête du palmarès de la chasse allemande en Afrique (avec une victoire de plus de Homuth). Le 21 février, il remporte son 50ème succès :

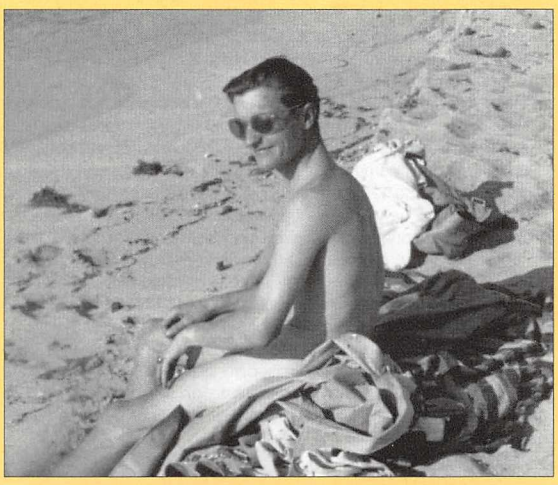
« *À midi, 6 Bf 109 du I./JG 27 décollent pour patrouiller aux environs d'Acroma. Les trois* Rotten *sont conduits par le Hpt. Homuth, avec le Lt. Stahlschmidt et le Lt. Marseille comme chefs de section. Stahlschmidt n'est pas dans un état d'esprit propice au combat; en effet, il a été pris en photo par des soldats avant son départ en mission – ce qui est considéré comme portant la poisse. En plus, il s'est retrouvé à bord du 109 le plus lent de l'escadrille. Au-dessus d'Acroma, les pilotes allemands aperçoivent 11 Kittyhawk du N° 112* Squadron *et aussitôt commencent à monter pour bénéficier de l'avantage de l'altitude. Stahlschmidt est tant occupé à observer les avions anglais qu'il en oublie d'ouvrir les gaz en grand et se retrouve à la traîne des cinq autres. Tout à coup, l'un des Kittyhawk (probablement piloté par le Sqn.Ldr. Clide Caldwell) grimpe en chandelle, tire et le touche. En vrille inversée, des flammes jaillissant de son appareil, Stahlschmidt entend dans ses écouteurs la voix de Homuth qui demande en colère : "*Quel est le c... qui s'est laissé descendre ?*". Il réussit à rétablir et à atterrir en catastrophe dans le no man's land, où il est recueilli par une patrouille qui le ramène à Martuba dans la soirée. Les cinq autres Messerschmitt plongent sur les Kittyhawk, abattant deux pilotes polonais, les Sgt Derma et FO Jander, et endommageant l'appareil du Sgt Elliott qui s'écrase sur la piste d'El Adem avec son pilote mortellement blessé. Deux de ces victoires sont revendiquées par Marseille et la troisième par Homuth. Ces deux pilotes ont été très impressionnés par la précision du tir vertical à longue distance qui a eu raison de Stahlschmidt.* »

Le lendemain, un communiqué de l'OKW indique que la *Ritterkreuz* vient d'être décernée au *Leutnant* Hans-Joachim Marseille. L'intendant de Derna s'est-il souvenu de son nom ?

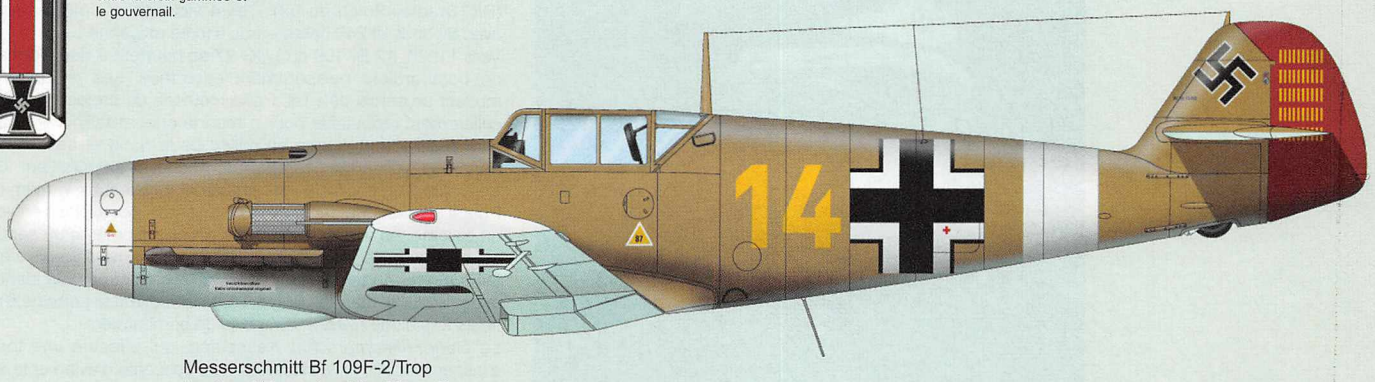
Oberleutnant depuis avril, il abat 6 Tomahawk du N° 5 SAAF *Squadron* en... 11 minutes au-dessus de Bir Hakeim, le 3 juin. Si l'on considère le fait que son canon s'est enrayé au dixième obus et qu'il a descendu au moins quatre de ses adversaires avec seulement ses deux mitrailleuses de capot, ce n'est pas un mince exploit qu'il a accompli... Le 6 juin, il se voit décerner les Feuilles de chêne. Il est alors titulaire de 75 victoires. L'Étoile atteint son zénith.

Deux jours plus tard, le *Hauptmann* Gerhard Homuth prend le commandement du I./JG 27, laissant son poste de *Staffelkapitän* au nouveau lieutenant Marseille. Malgré son talent, Jochen n'est pas un meneur d'hommes. Il est beaucoup trop individualiste. Il ne doit sa promotion et ses décorations qu'à son seul mérite personnel et au fait qu'il est impensable qu'un as de sa trempe puisse demeurer longtemps sous-officier et subalterne dans une escadrille. À aucun moment de sa carrière Marseille ne se conduira comme un véritable chef ni n'aura le souci de former ses jeunes pilotes. Il est et restera un « loup solitaire », se battant selon son instinct, sans réellement se préoccuper de ses équipiers. Certes, il lui arrive souvent de venir à leur secours en combat, mais il s'intéresse davantage à améliorer sa technique personnelle qu'à promouvoir un travail d'équipe.

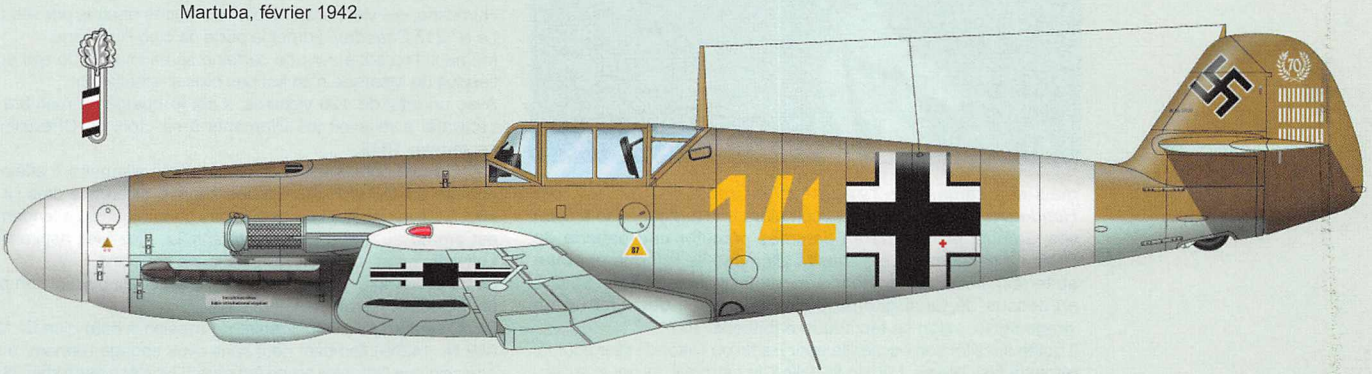
Le 17 juin 1942, il en est à 95. Au cours du premier engagement, il plonge sur des Kittyhawk du N° 250 *Squadron* et des Hurricane du N° 73 *Squadron*. Il revendique deux « Curtiss » et deux Hurricane entre 13h02 et 13h09 (ce sont en fait quatre Hurricane). Il abat deux adversaires au cours de la première passe (le second tout en esquivant un Hurricane dans son sillage), puis deux autres sur quatre qui ont formé un cercle défensif. Très tendu nerveusement, Marseille voudrait rentrer,



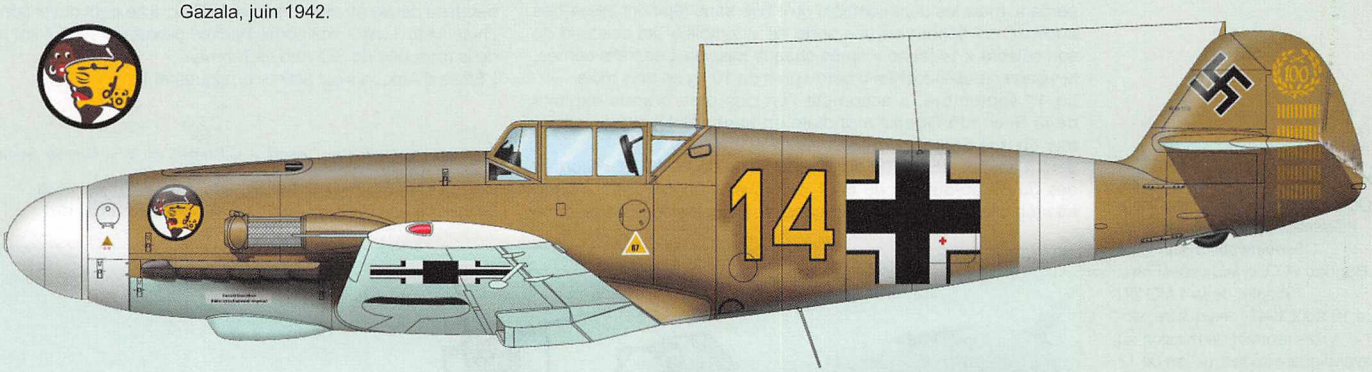
Reproduction de la RK plaquée sur la dérive entre la croix gammée et le gouvernail.



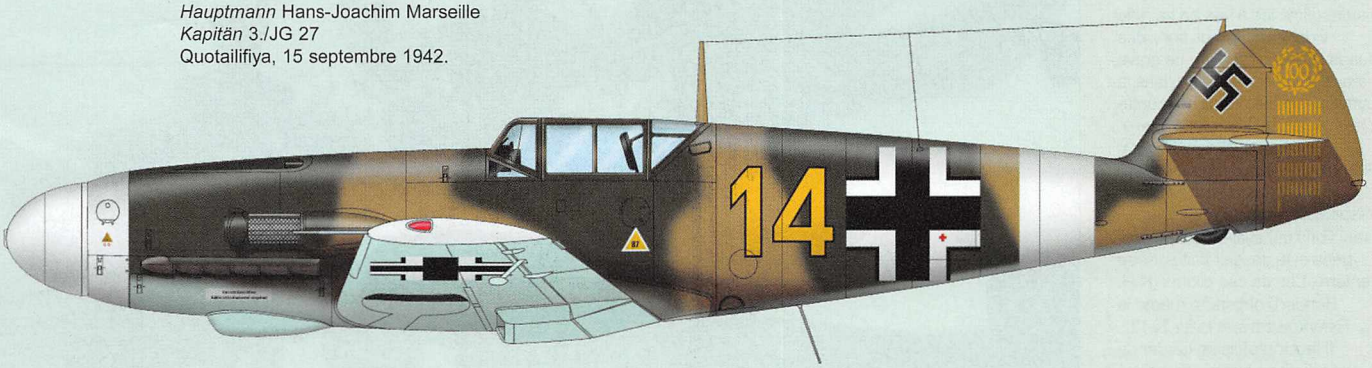
Messerschmitt Bf 109F-2/Trop
Leutnant Hans-Joachim Marseille
3./JG 27
Martuba, février 1942.



Messerschmitt Bf 109F-4/Z Trop
Oberleutnant Hans-Joachim Marseille
Kapitän 3./JG 27
Gazala, juin 1942.



Messerschmitt Bf 109F-4/Z Trop
Hauptmann Hans-Joachim Marseille
Kapitän 3./JG 27
Quotailifiya, 15 septembre 1942.



Messerschmitt Bf 109F-4/Z Trop
Hauptmann Hans-Joachim Marseille
Kapitän 3./JG 27
Quotailifiya, septembre 1942.

© P-A. Tilley - 2001

Hans-Joachim Marseille

Ci-contre :
Jochen peu après sa remise des Glaives, en juin 1942. (ECPA)

mais ses camarades l'exhortent par radio : « *Und nun der Hunderste, Jochen !* ». Il aperçoit alors un Hurricane isolé filant ves Gambut et l'envoie en flammes percuter une batterie de DCA. Le centième ! Le dispositif allemand se reforme et rentre au terrain. Mais, sur le chemin du retour, il aperçoit deux Spitfire au-dessus de lui. Il grimpe pleins gaz et en descend un en virage serré, selon sa technique habituelle. 101 !

Il quitte aussitôt son escadrille pour Berlin où l'attend Hitler pour lui remettre les Glaives. Lui, l'indiscipliné, le marginal, lui qui a déclenché le scandale en paradant au bras d'une actrice de cinéma renommée, il est le 12ème pilote de la Luftwaffe à connaître cet honneur ! Sa passion est intacte et son regard toujours aussi perçant, mais les durs combats qu'il livre sans répit ont laissé des traces. C'est désormais une sorte de « zombie » qui descend de son célèbre « 14 jaune » après chaque mission. Les traits cernés, le visage creusé, Jochen a perdu près de 10 kg en trois mois.

Le 1er septembre, il accomplit l'un des plus grands exploits de la Seconde Guerre mondiale en abattant 17 avions ennemis en une seule journée.

Vers 9 heures, 15 Bf 109 du I./JG 27 et 10 du III./JG 27 escortent des Ju 87 au-dessus du front, à nouveau en éruption. Jochen attaque une formation de Hurricane, abattant les deux derniers de la section (Lt. Bailey et Maj. Metelerkamp du N° 1 SAAF *Squadron*), puis un troisième (F/O Matthews du 238) qui menaçait un *Stuka*. Il est ensuite pris en chasse par 6 Spitfire. Le premier, emporté par son élan, le dépasse et est instantanément descendu (P/O Bradley-Smith du 92). Ces 4 victoires ont été remportées avec 80 obus et 240 balles – une sacrée moyenne !

Vers 11h20, 12 Bf 109 du I./JG 27 se heurtent à deux formations de bombardiers puissamment escortées. Les « Curtiss » se mettent en cercle défensif. Cette méthode de protection est particulièrement redoutable pour n'importe quel assaillant – mais pas pour Marseille. Il plonge au milieu de la noria et descend deux appareils. Les autres rompent le cercle et s'éparpillent. Grave erreur. Jochen choisit le plus proche et lui fait subir le même sort. Puis, il abat un quatrième et un cinquième – qui explose en vol – et un sixième, en virage serré sur la gauche. Et même un septième, qui explose aussi, au moment où la formation de Marseille s'apprêtait à rentrer au terrain. Les unités alliées n'ont pas été identifiées avec certitude, mais les Britanniques admettent la perte de 6 chasseurs lors d'une mission d'escorte de bombardiers.

Le *Generalfeldmarschall* Kesselring, qui effectue une tournée d'inspection, accueille Marseille à sa descente d'avion et le félicite très chaudement.

La journée n'est pas terminée. Vers 18h45, Marseille revendique 5 Hurricane, qui viennent s'ajouter à 3 autres abattus par ses ailiers. Le N° 213 *Squadron* admet la perte de cinq Hurricane.

Même si l'on table sur une certaine surestimation de ses succès, l'exploit de Marseille n'en est pas moins retentissant.

Avec un total de 126 victoires, il est le quatrième membre de la Luftwaffe à recevoir les Diamants à sa croix de Chevalier, le 2 septembre 1942.

Le 15 septembre, il est le troisième pilote allemand à atteindre le nombre de 150 victoires – à une énorme différence près : il est le seul à n'avoir abattu que des avions britanniques. Le lendemain, il est promu au grade de *Hauptmann*. Le plus vieil aspirant de la Luftwaffe en est devenu son plus jeune capitaine.

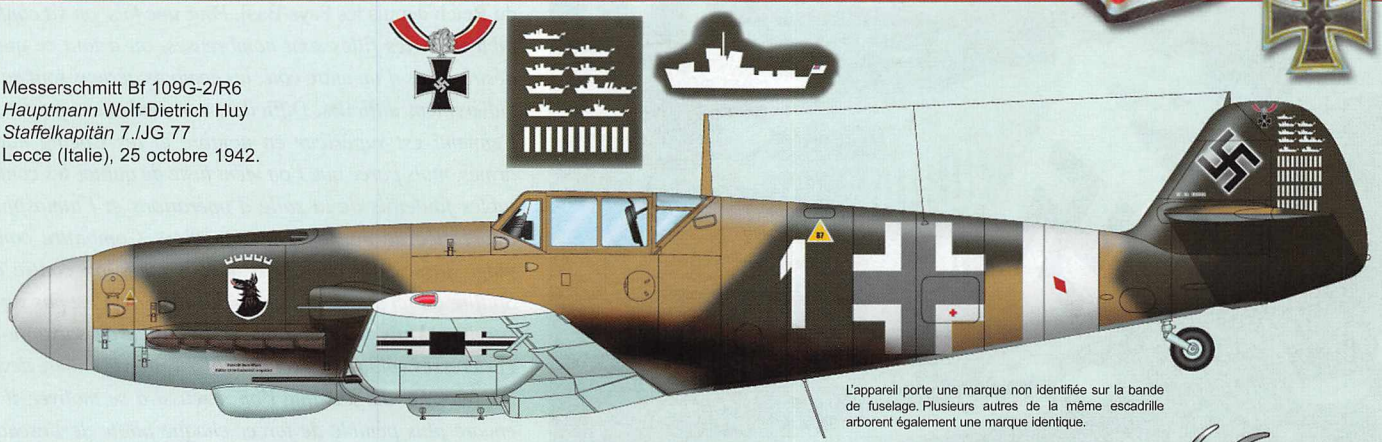
Le 26 septembre, Jochen remporte 4 victoires, portant son palmarès à 158. Ce seront ses dernières.

Le 30 septembre 1942, il rentre de mission à bord d'un Bf 109G-2 (Wk.Nr. 14256) flambant neuf sans avoir engagé l'ennemi. Il a l'impression que l'appareil prend feu en vol. Une épaisse fumée blanche envahit son habitacle, l'empêchant de garder sa ligne de vol. Il se décide à sauter, mais il ne se rend pas compte, en passant sur le dos pour évacuer l'avion, que celui-ci s'est mis en léger piqué. Sa poitrine heurte la dérive et, assommé par le choc, il ne peut ouvrir son parachute. Vers 11h40, son corps inanimé percute le sol à 7 km au sud de la mosquée de Sidi Abd el-Rahman.

L'Étoile d'Afrique s'est éteinte brusquement.

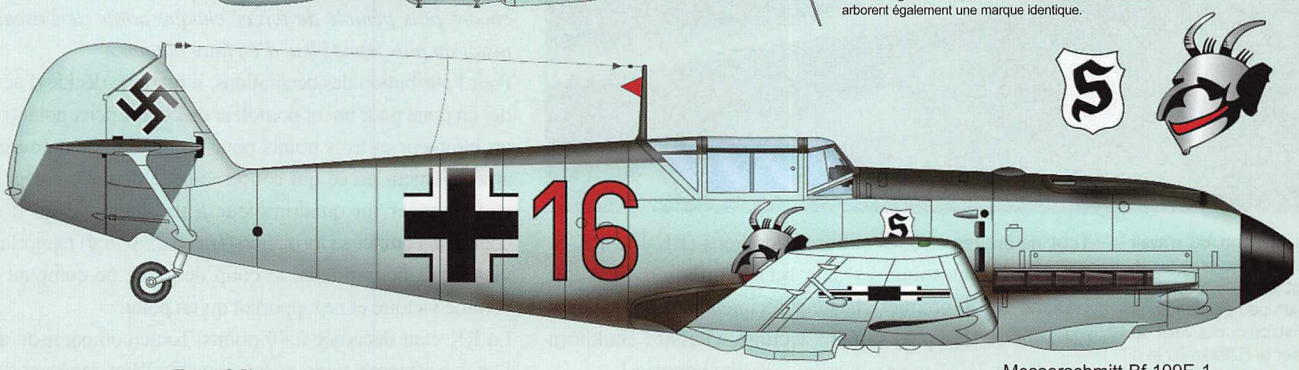
[1] *Fighters Over the Desert* – C.Shores et al – Neville Spearman, Londres, 1967.
[2] *Hurricanes Over Tobruk* – B.Cull – Grub Street, Londres, 1999.
[3] *Hans-Joachim Marseille* – M. Lavigne – Military Journal, 1977.

Ci-contre :
de gauche à droite, *Oberfeldwebel* Erwin Sawallisch, *Oberleutnant* Ferdinand Vögl, *Oberfeldwebel* Karl-Heinz Bendert et *Oberfeldwebel* Franz Stiegler de la 4./JG 27. Le 16 août 1942, ces quatre pilotes rentrent de mission en revendiquant la destruction de 12 avions britanniques. Malheureusement pour eux, un autre pilote les a vus en train de vider leurs armes sur... des dunes ! Déstabilisée par ce grave incident sans précédent dans la Luftwaffe, la hiérarchie se montre hésitante sur la conduite à tenir. L'offensive déclenchée par Rommel, qui requiert la mobilisation de toutes les forces disponibles, suspend les lourdes sanctions qui avaient été envisagées et le dossier finit par être enterré. L'un de ces pilotes (K-H. Bendert) obtiendra même la *Ritterkreuz* avant la fin 1942... Il faut toutefois se garder de conclusions hâtives propres à jeter le discrédit sur le palmarès des as allemand. Il s'agit en l'espèce d'un cas isolé et probablement unique. (ECPA)

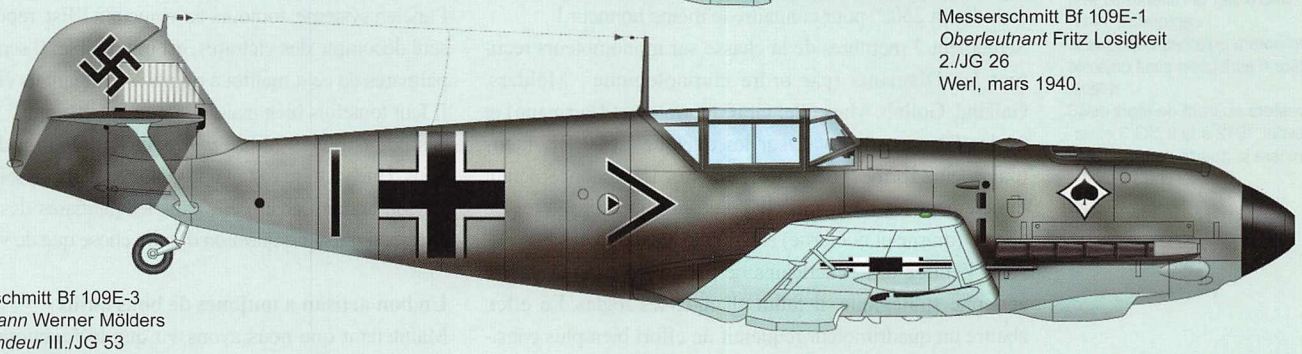


Messerschmitt Bf 109G-2/R6
Hauptmann Wolf-Dietrich Huy
Staffelkapitän 7./JG 77
Lecce (Italie), 25 octobre 1942.

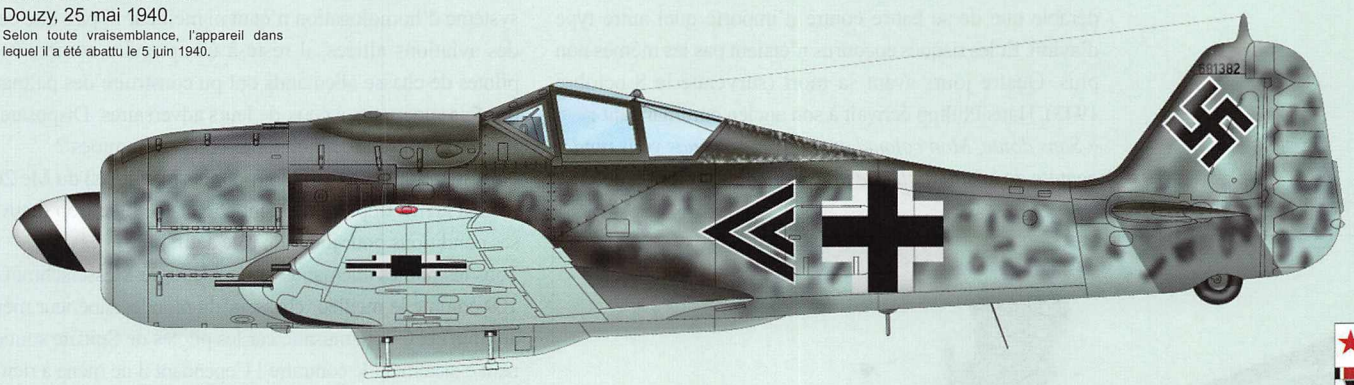
L'appareil porte une marque non identifiée sur la bande de fuselage. Plusieurs autres de la même escadrille arborent également une marque identique.



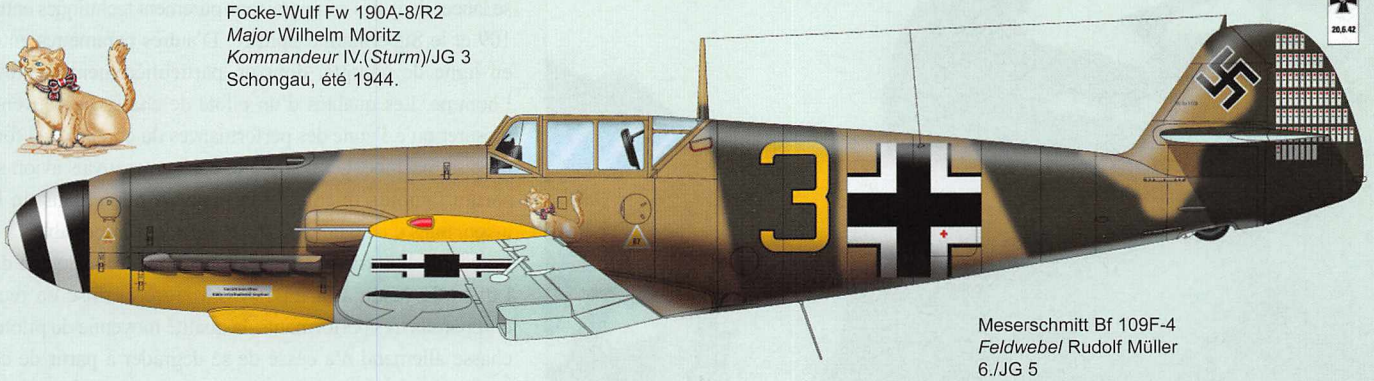
Messerschmitt Bf 109E-1
Oberleutnant Fritz Losigkeit
2./JG 26
Werl, mars 1940.



Messerschmitt Bf 109E-3
Hauptmann Werner Mölders
Kommandeur III./JG 53
Douzy, 25 mai 1940.
Selon toute vraisemblance, l'appareil dans lequel il a été abattu le 5 juin 1940.



Focke-Wulf Fw 190A-8/R2
Major Wilhelm Moritz
Kommandeur IV.(*Sturm*)/JG 3
Schongau, été 1944.



Meserschmitt Bf 109F-4
Feldwebel Rudolf Müller
6./JG 5
Petsamo (Finlande), juin 1942.

© P-A. Tilley - 2001

Hans Stechmann, qui n'avait remporté que 9 victoires sur le front Ouest, allait en ajouter 21 autres en un peu plus de deux mois à l'Est, ce qui lui valut de décrocher la *Ritterkreuz* le 4 septembre 1941.
On notera qu'à cette époque le critère d'attribution avait déjà été relevé.
Il restera au front de mars 1940 à février 1942 à la 9./JG 3 et terminera la guerre comme pilote d'essai chez Dornier.
(ECPA)

Tout naturellement, les autres décorations (RK-EL, RK-S, RK-Br) furent soumises à la même inflation. Si Adolf Galland fut le premier chasseur récipiendaire des Glaives (21 juin 1941) après sa 69ème victoire, Gerhard Barkhorn attendra sa 250ème pour connaître le même honneur !
Seulement 7 membres de la chasse sur monomoteurs reçurent les Diamants (par ordre chronologique : Mölders, Galland, Gollob, Marseille, Graf, Nowotny et Hartmann) et 22 les Glaives. Au total, sur les quelque 7 500 RK (sous toutes leurs formes) décernées, environ 1 320 concernèrent directement les navigants. Il y eut en tout 568 pilotes de chasse (diurne et nocturne) à avoir été ainsi décorés.
Avec l'entrée des Américains de plain-pied dans la guerre aérienne stratégique, il fallut changer les règles. En effet, abattre un quadrimoteur requérait un effort bien plus considérable que de se battre contre n'importe quel autre type d'avion. Et les risques encourus n'étaient pas les mêmes non plus. Quatre jours avant sa mort (survenue le 8 octobre 1943), Hans Philipp écrivait à son ancien commandant :
« *Sans doute, Mon colonel, ne pouvez-vous pas vous rendre compte de la situation que nous connaissons ici* [la défense du Reich depuis les Pays-Bas]. *Pour une fois, on vit confortablement, les filles sont nombreuses, on a tout ce qu'on désire. Mais d'un autre côté, les combats aériens sont particulièrement difficiles. Difficiles, non seulement parce que l'ennemi est supérieur en nombre et les Boeing mieux armés, mais parce que l'on vient juste de quitter les confortables fauteuils de la salle d'opérations et l'atmosphère imprégnée de musique des quartiers. Combattre contre vingt Russes qui cherchent à vous avoir ou contre des Spitfire est un plaisir et l'on oublie que l'on n'est pas sûr de survivre. Mais faire une passe au milieu de soixante-dix Forteresses volantes vous fait défiler votre vie entière devant les yeux. Et une fois que l'on a réussi à se motiver, il est encore plus pénible de forcer chaque pilote de l'escadre, jusqu'au plus jeune bleu, d'en faire autant.* »
Pour l'attribution des décorations, il fut donc décidé d'accorder un point pour un monomoteur descendu, deux points pour un bimoteur et trois points pour un quadrimoteur, avec un aménagement en ce qui concerne cette dernière catégorie : endommager un quadrimoteur à un degré tel qu'il soit contraint à quitter sa formation (*Herausabschuß*) rapportait la victoire et deux points; le coup de grâce ne comptait pas comme victoire et ne rapportait qu'un point.
La RK était décernée à 40 points. Toute comparaison avec l'ancien système, toujours en vigueur à l'Est, reposant sur le seul décompte des victoires, est impossible. Il semble que le palmarès de ce « maillot à points » n'ait jamais été publié.
Il faut toutefois bien insister sur ce fait essentiel : le système des points n'était utilisé *que* pour l'attribution des décorations. Une victoire restait une victoire, quel que soit le type de l'avion ennemi abattu. Et, dans les palmarès des pilotes de chasse, il n'est pas question d'autre chose que de victoires.

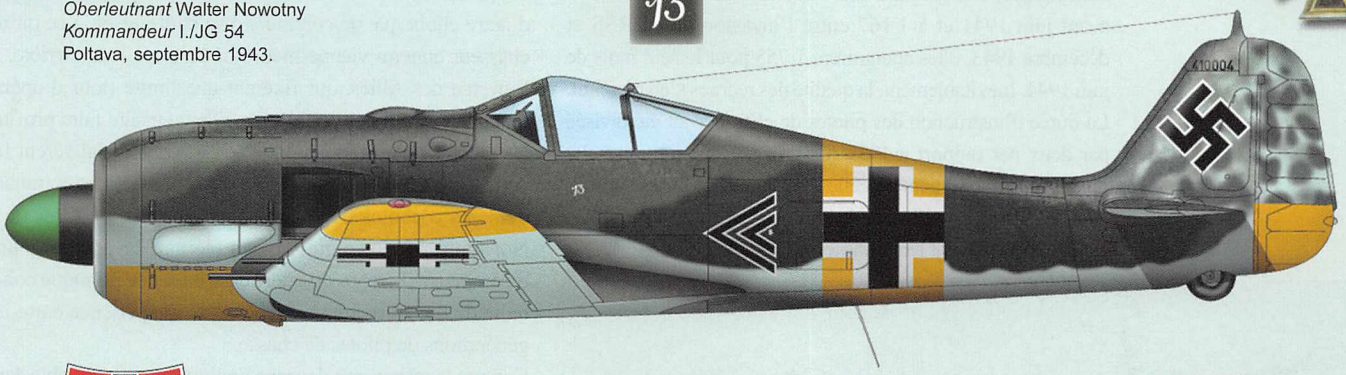
Un bon artisan a toujours de bons outils

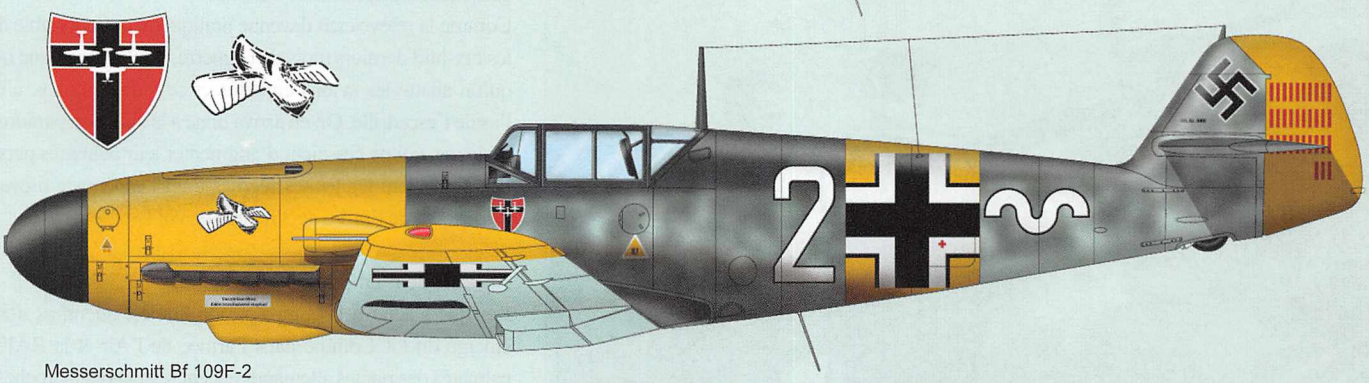
Maintenant que nous avons vu que le fonctionnement du système d'homologation n'était ni meilleur ni pire que celui des aviations alliées, il reste à comprendre comment les pilotes de chasse allemands ont pu construire des palmarès dix fois supérieurs à ceux de leurs adversaires. Disposaient-ils de machines exceptionnelles et de surhommes ?
Non, bien sûr, à l'exception (pour les machines) du Me 262, mais il arriva trop tardivement et dans de bien trop mauvaises conditions pour jouer un rôle actif.
Tous les pilotes allemands ont applaudi le Messerschmitt Bf 109 comme le meilleur chasseur du monde, supérieur même au Spitfire. C'est amusant, car les pilotes de Spitfire soutiennent exactement le contraire ! Cependant il ne mène à rien de se lancer dans des comparaisons purement techniques entre le 109 et le Supermarine Spitfire. D'autres paramètres entrent en ligne de compte, dont un particulièrement aléatoire : l'homme. Les qualités d'un pilote de chasse ne peuvent se mesurer qu'à l'aune des performances du couple qu'il forme avec sa machine. Un bon pilote dans un mauvais avion s'en sortira toujours mieux qu'un mauvais pilote dans un bon avion, mais il ne faudra pas lui demander l'impossible.
Le couple homme-machine a fonctionné à l'avantage de la Luftwaffe jusqu'à la mi-1943. Malgré la mise en œuvre d'appareils très performants, la qualité moyenne du pilote de chasse allemand n'a cessé de se dégrader à partir de cette époque, en raison, principalement, d'une instruction de plus en plus courte.

suite page 22

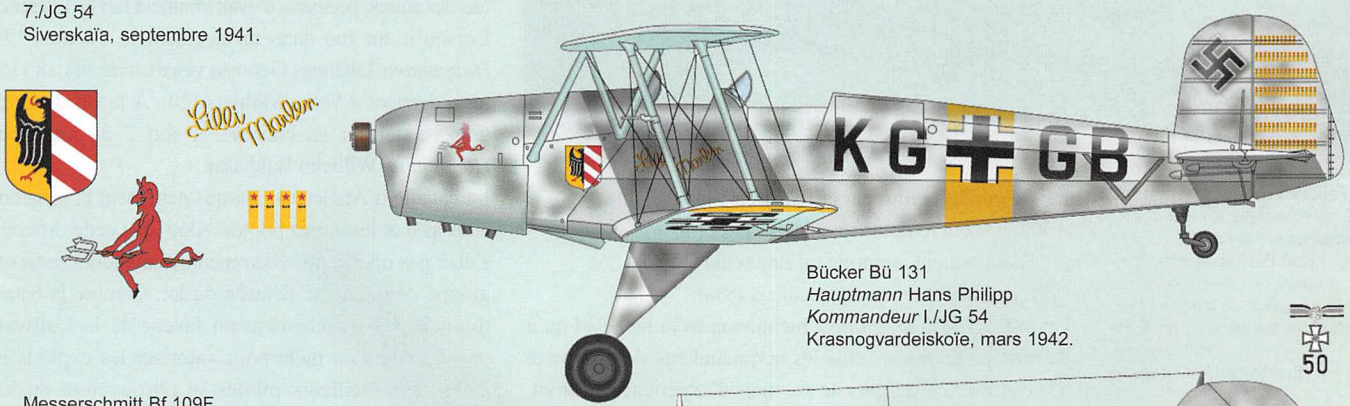
Focke-Wulf Fw 190A-6
Oberleutnant Walter Nowotny
Kommandeur I./JG 54
Poltava, septembre 1943.

13



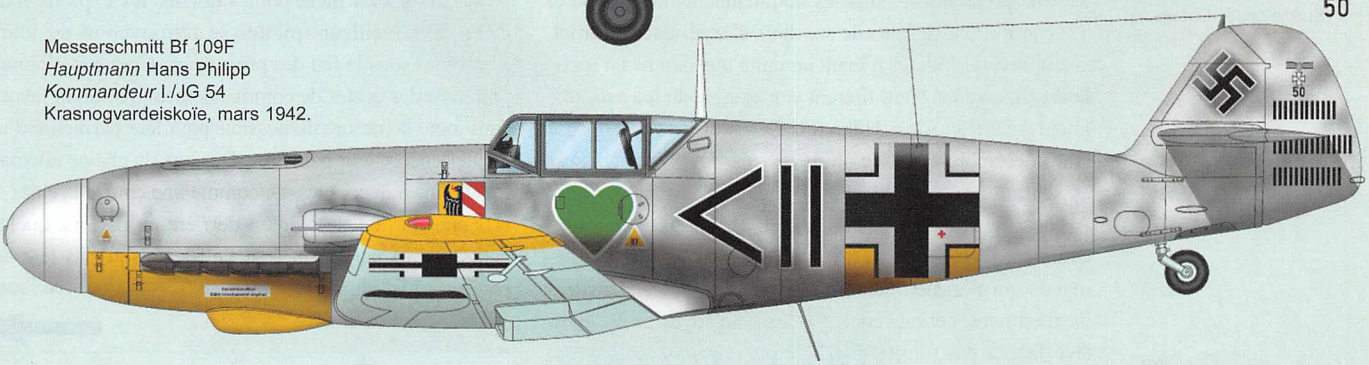


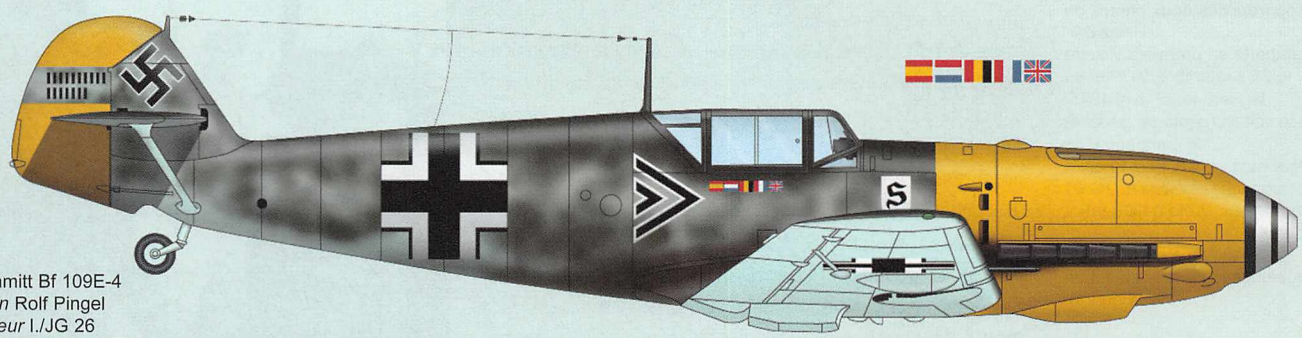
Messerschmitt Bf 109F-2
Leutnant Max-Hellmuth Ostermann
7./JG 54
Siverskaïa, septembre 1941.



Bücker Bü 131
Hauptmann Hans Philipp
Kommandeur I./JG 54
Krasnogvardeiskoïe, mars 1942.

Messerschmitt Bf 109F
Hauptmann Hans Philipp
Kommandeur I./JG 54
Krasnogvardeiskoïe, mars 1942.





Messerschmitt Bf 109E-4
Hauptmann Rolf Pingel
Kommandeur I./JG 26
Audembert, novembre 1940.

© P-A. Tilley - 2001

Alors que les pertes en personnel navigant (toutes branches confondues) tournaient à une moyenne mensuelle de 615 avant juin 1941 et à 1 167 entre l'invasion de l'URSS et décembre 1943, elles atteignirent 1 755 pour le seul mois de juin 1944. Inévitablement, la qualité des recrues s'en ressentit. La durée d'instruction des pilotes de chasse avait été divisée par deux par rapport à 1939 (de 240 à 125 heures) et elle n'était plus que le tiers de celle d'un pilote de chasse américain (375 heures). Plus de la moitié des nouveaux pilotes étaient abattus avant leur quatrième mission.

Faute de réserves suffisantes, de nombreux pilotes sont restés longtemps sur la brèche, comme Kurt Bühligen (*ci-dessus*). Il volera de juillet 1940 à mai 1945 à la JG 2, où il gravira tous les échelons jusqu'au poste de *Kommodore*. (Bundesarchiv-Coblence)

Sur 84 pilotes perdus par la JG 51 en 1944 :
– 34 n'avaient remporté aucune victoire (40%)
– 10 n'en avaient remporté qu'une seule (12%)
– 7 n'en avaient remporté que deux (8%).

Un rapport de la *Luftflotte* 3 mentionna en juillet 1944 qu'à de rares exceptions, seuls les commandants de groupe et d'escadrille avaient plus de six mois d'expérience au front, la majorité des pilotes n'étant en unité que depuis un mois. Pourtant, certains bleus tirèrent leur épingle du jeu avec une grande maîtrise. Ainsi, Helmut Lipfert n'arriva au front qu'à la mi-décembre 1942, ce qui ne l'empêcha pas de totaliser 203 succès à la fin de la guerre,

À partir du milieu de l'année 1943, le rapport de forces commença à basculer en faveur des Alliés. Les pilotes allemands qui n'avaient encore affronté que des adversaires inexpérimentés et mal équipés se retrouvèrent sur la défensive face à des pilotes alliés de plus en plus nombreux, agressifs et chevronnés aux commandes de machines de plus en plus performantes.

Dans de telles conditions adverses et, avec un potentiel de chasseurs disponibles en récession permanente, les missions étaient le plus souvent confiées aux pilotes les plus expérimentés. Les as se voyaient ainsi offrir les chances les plus nombreuses d'allonger leur palmarès, mais aussi d'être... descendus. Rien qu'au cours des seuls mois de mars et avril 1944, pas moins de 19 porteurs de la RK furent tués ou portés disparus, parmi lesquels deux *Kommodores* de la JG 2 (Egon Mayer et Kurt Ubben). En règle générale, plus de la moitié des as allemands ne survécurent pas à la guerre, tandis que l'immense majorité des as alliés eurent la chance de rentrer dans leurs foyers.

Si quelques as furent retirés du front, la plupart n'eurent d'autre choix que de continuer à se battre jusqu'à ce qu'un chasseur ennemi vienne mettre un terme à leur carrière. À l'inverse des Alliés, qui fixèrent une limite (tour d'opérations) à leurs pilotes pour qu'ils aillent ensuite faire profiter les recrues de leur expérience, les Allemands laissèrent les leurs le plus longtemps possible sur la brèche. Les commandements d'écoles de chasse (tels qu'offerts à Graf ou à Nowotny, par exemple) ressemblèrent davantage à une récompense (le repos du guerrier...) qu'à une politique cohérente de transmission du savoir et de l'expérience entre les générations de pilotes de chasse.

Comme la relève était devenue pratiquement impossible dans les dix-huit derniers mois de la guerre, il fallait bien que quelqu'un abatte les avions ennemis et ce « quelqu'un », c'était l'as de l'escadrille. On en arriva donc à la situation paradoxale où les as, qui ne cessaient d'augmenter leur palmarès personnel, côtoyaient les jeunes recrues dont l'espérance moyenne de vie était de l'ordre de 3 heures de vol !

As – Mode d'emploi

Lorsque s'achèva la campagne de France, aucun as n'avait émergé du lot. Comme dans l'armée de l'Air et la RAF, les palmarès des pilotes allemands étaient relativement proches les uns des autres; personne n'avait vraiment fait la différence.

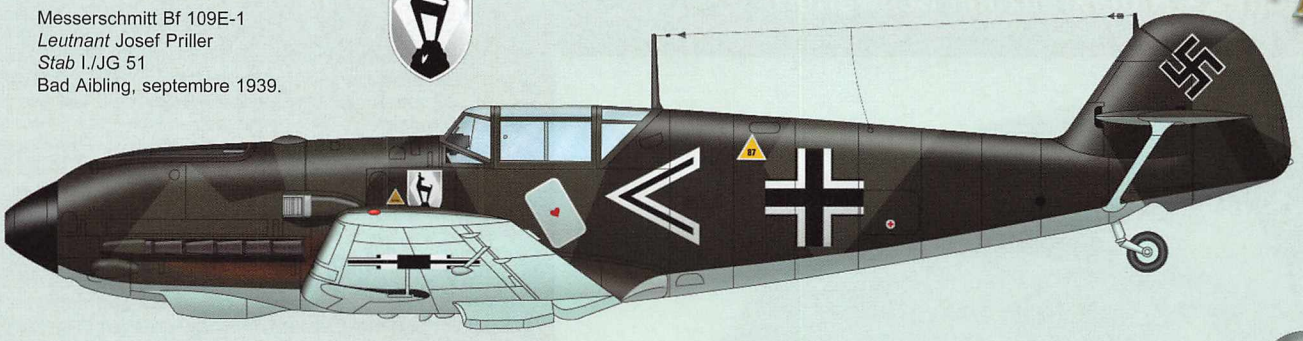
Lorsqu'il fut tué dans un accident le 26 mai 1940, le *Hauptmann* Johannes Gentzen venait, avec ses 18 victoires, juste derrière « Vati » Mölders (20). À la fin de la campagne, ce dernier en était à 25, soit 2 de mieux que le *Hauptmann* Wilhelm Balthasar.

La bataille d'Angleterre marqua nettement la scission entre « les as » et les autres pilotes. Alors que cette différence ne s'était pas opérée précédemment, en quelques mois un petit groupe de pilotes se détacha du lot. Comme la bataille ne tournait pas franchement en faveur de la Luftwaffe, la propagande s'en mêla pour valoriser les exploits individuels. Les meilleurs pilotes se retrouvèrent du jour au lendemain sous le feu des projecteurs. Couverts d'honneur, promus à des postes de commandement, ils furent favorisés dans toute la mesure du possible pour leur permettre d'augmenter encore leur palmarès. Dès lors, la chasse allemande fonctionna à deux vitesses, comme une course cycliste : les échappés devant, le peloton derrière et, parfois, quelques petits malins parvenant à se faufiler jusqu'à la tête de la course – et les chutes !

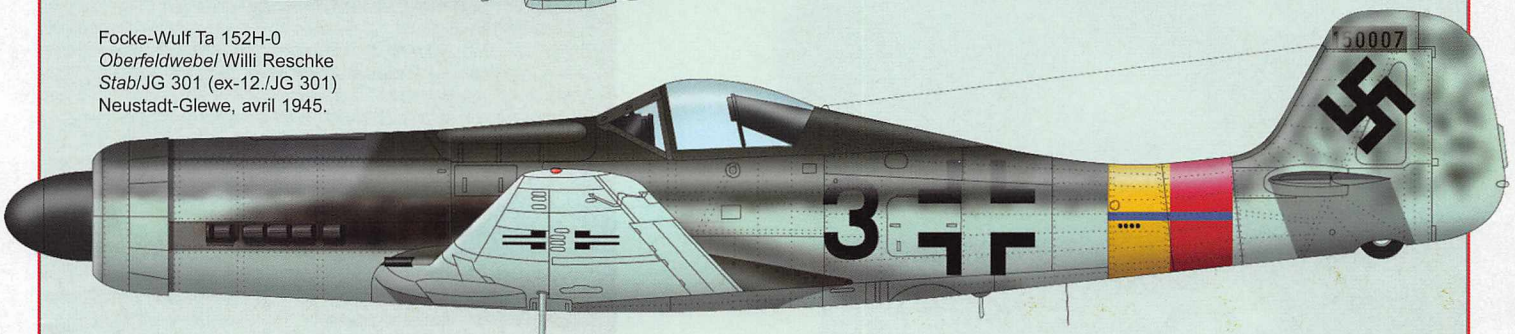
suite page 28

Ci-contre : cinq ans et demi de guerre séparent ces deux photos de Heinz Bär. Il remporte sa première victoire le 25 septembre 1939 et sa dernière le 29 avril 1945. On le voit ici (*photo de gauche*) en compagnie de l'*Oberleutnant* Douglas Pitcairn (à gauche) avec la 1./JG 51 pendant la « Drôle de Guerre » et (*photo de droite*) à Salzburg-Maxglan avec la JV 44, quelques jours avant la fin de la guerre.

Messerschmitt Bf 109E-1
Leutnant Josef Priller
Stab I./JG 51
Bad Aibling, septembre 1939.

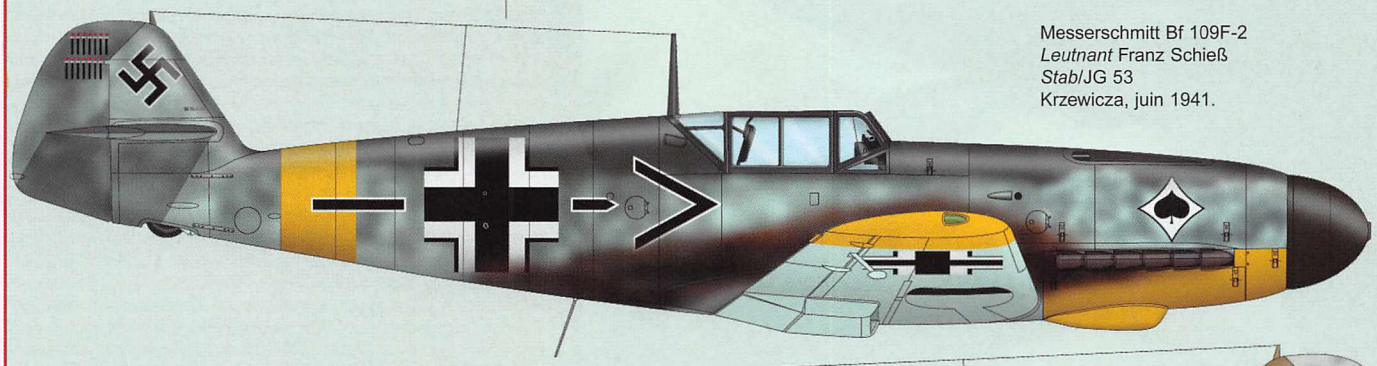


Focke-Wulf Ta 152H-0
Oberfeldwebel Willi Reschke
Stab/JG 301 (ex-12./JG 301)
Neustadt-Glewe, avril 1945.

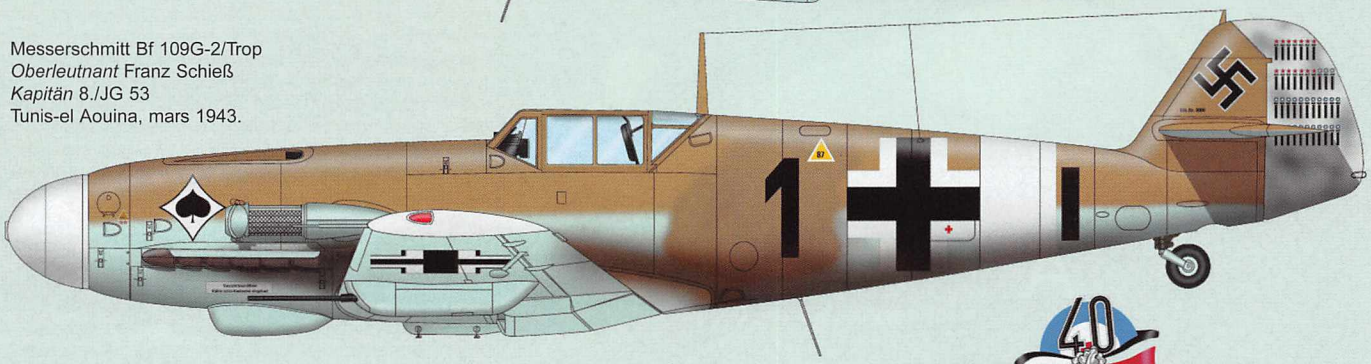


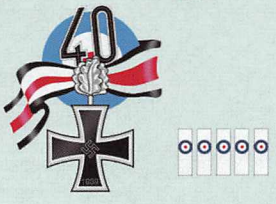
Le Ta 152H-0 n'est pas à la même échelle que les autres appareils.

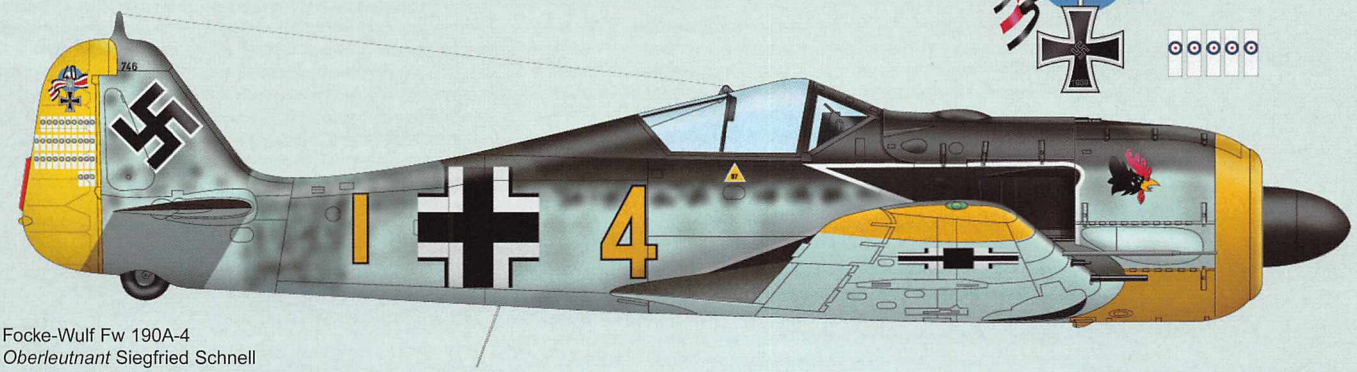
Messerschmitt Bf 109F-2
Leutnant Franz Schieß
Stab/JG 53
Krzewicza, juin 1941.



Messerschmitt Bf 109G-2/Trop
Oberleutnant Franz Schieß
Kapitän 8./JG 53
Tunis-el Aouina, mars 1943.





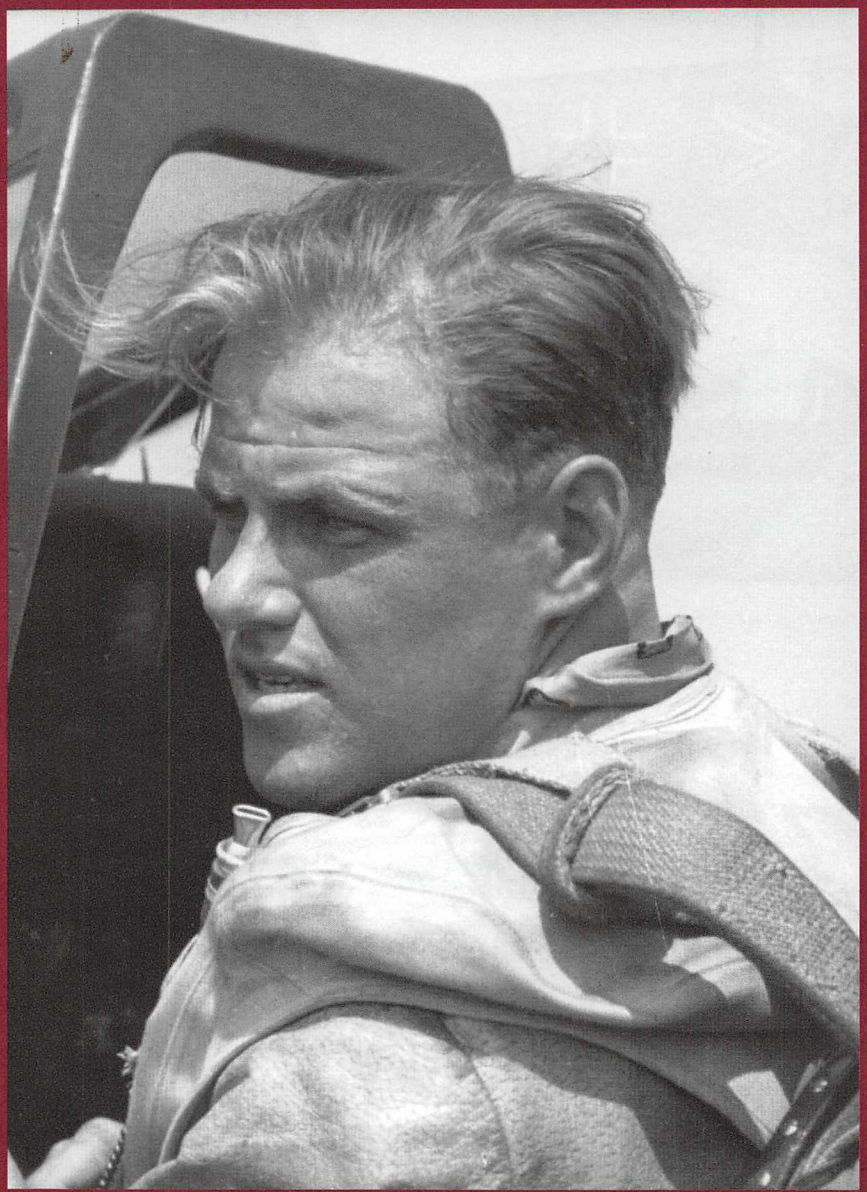


Focke-Wulf Fw 190A-4
Oberleutnant Siegfried Schnell
Kapitän 9./JG 2
Brest-Guipavas, septembre 1942.

© P-A. Tilley - 2001

Joachim Müncheberg

135 victoires – *Ritterkreuz mit Schwertern*



Avec son physique de jeune premier de cinéma, Joachim Müncheberg compte parmi les plus grands pilotes de la Luftwaffe, autant par son palmarès majoritairement constitué d'avions anglo-saxons que par ses qualités de meneur d'hommes.

Né le dernier jour de l'année 1918 en Poméranie, il intègre la Luftwaffe fin 1936 à l'école de Dresde. En novembre 1938, il est nommé *Leutnant* au I./JG 234. Lorsque la guerre éclate, il est sous les ordres de l'*Oberleutnant* Johannes Steinhoff qui commande la 10.(N)/JG 26, une escadrille de chasse de nuit qui est rapidement incorporée au nouveau III./JG 26 dont Müncheberg est nommé *Adjutant*. Il obtient sa première victoire le 7 novembre 1939, un Blenheim du N° 57 *Squadron*. Promu *Oberleutnant*, il prend le commandement de la 7./JG 26 le 2 août, en plein cœur de la bataille d'Angleterre.

Avec 20 victoires, Jochen Müncheberg reçoit la *Ritterkreuz* à la date du 14 septembre.

Le 9 février 1941, sa *Staffel* se pose sur le terrain de Gela, en Sicile. Bien que la 7./JG 26 dispose rarement de plus de 9 Bf 109E en état de vol, cette petite formation modifie d'une manière disproportionnée le rapport de forces dans la bataille de Malte et ce, pendant les quatre mois de sa présence. Elle revendique 42 victoires, dont 20 sont attribuées à son seul *Staffelkapitän*, ce qui porte son palmarès personnel à 43 succès au moment où la 7./JG 26 quitte la Sicile, le 1er juin 1941. Le plus extraordinaire reste que cette unité n'a subi aucune perte à l'ennemi !

Entre les 6 et 8 avril 1941, la 7./JG 26 participe à l'opération « Marita » depuis Tarente. Le premier jour, Müncheberg descend un vénérable biplan Avia BH.33E au-dessus de Podgorica (sa 34ème victoire). Le 9 avril, l'escadrille est de retour en Sicile.

Le 1er mai, vers 7 heures, Müncheberg conduit sa section dans le secteur de Hal Far. Il rapporte lui-même la suite de cette mission [1] :

« *Je volais avec ma section au-dessus de la côte nord de l'île de Malte. Malgré la brume, j'ai brusquement aperçu tout près devant nous une escadrille de Hurricane. Tout de suite j'ai donné un bon coup de manche pour me placer dans la direction du soleil. L'escadrille de Hurricane s'est divisée en deux groupes de quatre machines, dont un arrivait droit sur nous, tandis que l'autre se dirigeait vers Malte. Les Tommies ne nous avaient vraisemblablement pas vus. Tranquillement, je me suis rapproché du second groupe. Le « mouchard »* [avion qui occupait la position arrière dans le dispositif] *des Angliches s'est brusquement retourné dans notre direction, mais il m'a semblé qu'il ne nous avait pas repérés.*

« *Un court message de mon n° 3 :* "Attention au mouchard ennemi". *Alors, je me suis tourné vers le premier du groupe ennemi. J'ai tiré de trop loin. Le gars n'a laissé échapper qu'un mince filet du fumée, a dégagé en piqué vers la droite et a disparu dans la brume. Le second s'est inscrit un peu mieux dans mon viseur. Il n'avait probablement rien remarqué lui non plus parce qu'il volait tranquillement droit devant moi. Ma rafale a fracassé son fuselage et il est tombé en flammes. Près de moi, j'ai vu mon ailier (Johannsen) qui chassait le troisième Hurricane, jusqu'à ce que de gros morceaux se détachent du fuselage. Touché à mort, le Tommy a plongé suivi par un long panache de fumée. À ma droite, le « mouchard » apparemment très nerveux a viré en direction de mon ailier. J'ai basculé mon zinc et j'ai ouvert le feu sur l'ennemi un peu en avant de son nez et, quand le gars est repassé devant moi, j'ai à nouveau tiré de haut en bas. On s'est croisés et une seconde plus tard, j'ai vu le Tommy juste au-dessus de moi et j'ai cherché à le tirer de bas en haut. J'ai viré aussitôt vers le sud et j'ai aperçu à ce moment précis à environ 100 mètres un autre Hurricane, qui semblait vouloir atterrir. J'ai immédiatement pris la décision de m'en rapprocher pour m'en occuper personnellement. Mon attaque l'a pris totalement par surprise et dès la première rafale le pilote a dû abandonner son avion, parce que l'appareil volait devant moi en se balançant légèrement sans contrôle et sans chercher à se défendre. À une distance de 50 mètres, j'ai balancé mes derniers pruneaux. Le Tommy est tombé, l'aile gauche en flammes.*

« *Il était temps de déguerpir parce que j'étais maintenant isolé, sans traces du mouchard, mais j'ai aperçu au-dessus de moi sur ma gauche le ventre noir et blanc de quatre autres Hurricane. Au même instant, la DCA alertée commençait à tirer. J'ai poussé un soupir de soulagement en m'éloignant sain et sauf de cet endroit de malheur. Mes soucis à propos du sort de mes deux camarades se sont révélés fort heureusement infondés. Tous les trois, nous avons fêté ce beau succès.* »

Müncheberg est d'abord crédité d'une victoire confirmée et d'une probable, mais la seconde sera ultérieurement transformée en confirmée. Il revendique une nouvelle victoire dans la même soirée – sa 41ème. Entre le 28 avril et le 1er mai, la RAF a perdu 6 Hurricane, ce qui cadre assez bien avec les revendications de la 7./JG 26 : 4 victoires pour Müncheberg (1 non confirmée), 1 pour le *Leutnant* Klaus Mietusch, 2 pour le *Feldwebel* Karl Kühdorf (apparemment non confirmées) et 1 pour le *Feldwebel* Hans Johanssen [2].

Le 7 mai, Müncheberg reçoit les Feuilles de chêne.

Le 1er juin, les 6 Bf 109E de la 7./JG 26 sont transférés sur le continent africain. L'escadrille prend ses quartiers à Gazala, où elle est tactiquement rattachée au I./JG 27. Le séjour sera de courte durée, puisque l'unité regagne la France le 31 juillet. Elle a néanmoins revendiqué 8 victoires, dont 5 sont créditées à son *Staffelkapitän*. Son palmarès s'établit désormais à 48 succès. À peine revenu aux affaires sur le front Ouest, Müncheberg « s'offre » un Spitfire au-dessus de Gravelines le 26 août.

Le 19 septembre 1941, il est promu au grade de capitaine (*Hauptmann*) et prend le commandement du II./JG 26 – il en est à 56 victoires. Il quitte ce groupe le 21 juillet 1942 avec 27 succès de mieux à son crédit. Il part sur le front Est assurer l'intérim de l'*Oberstleutnant* Karl-Gottfried Nordmann à la tête de la JG 51. Au retour de celui-ci, début août, il officie comme adjoint au sein du *Geschwaderstab*, avec lequel il remporte 33 victoires.

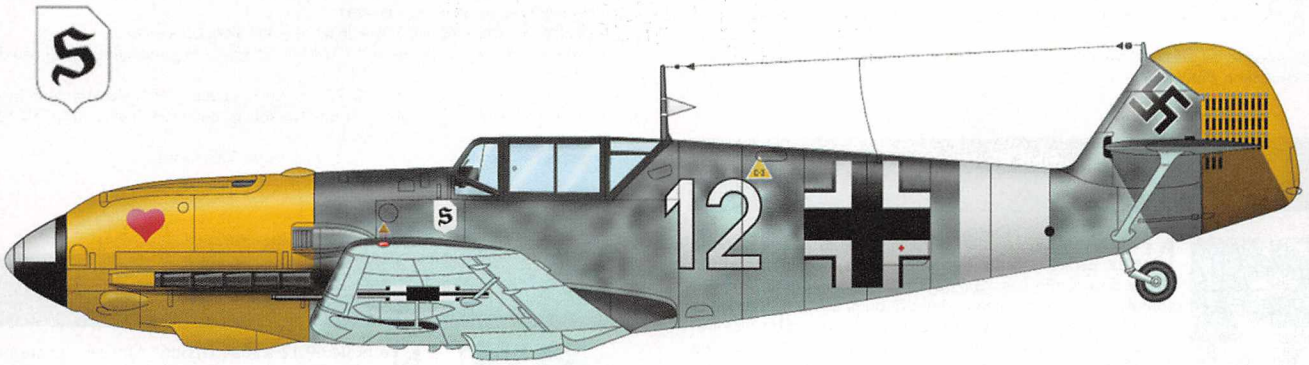
Le 5 septembre 1942, Jochen remporte sa 100ème victoire et quatre

---

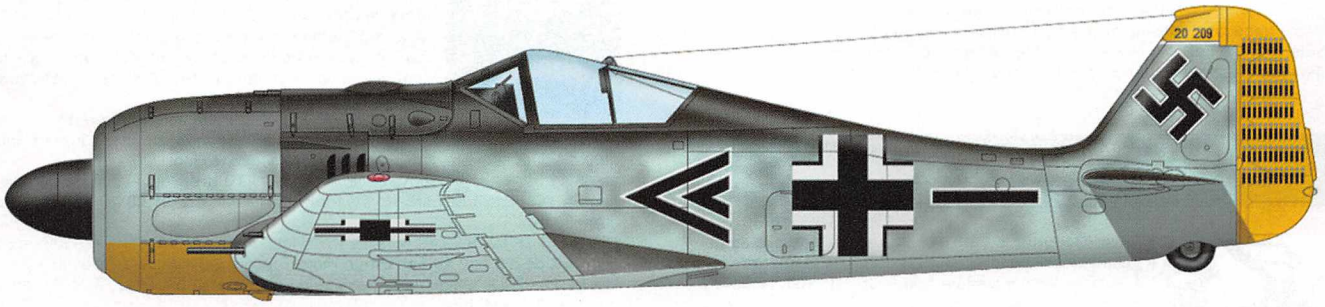
[1] *Geschichte eines Jagdgeschwaders - Das JG 26* – J.Priller – Vowinckel, Heidelberg, 1956.
[2] *Malta : The Hurricane Years, 1941-42* – C.Shores et al – Grub Street, Londres, 1987.
[3] *Fighters Over Tunisia* – C.Shores et al – Neville Spearman, Londres, 1975.

jours plus tard (il en est à 103), il reçoit les Glaives avec sa promotion au grade de commandant (*Major*).
Ayant plus que démontré ses qualités de chef et d'organisateur, le 1er octobre 1942, il se voit tout naturellement confier le commandement d'une escadre : la JG 77. Et le voilà reparti pour un front qu'il connaît bien : la Méditerranée.
Müncheberg participe à la bataille d'El Alamein et à la fin de l'année 1942, son palmarès s'est étoffé à 122 victoires.
Le 14 janvier 1943, Müncheberg revendique trois Kittyhawk en sept minutes, deux autres en dix minutes le 22 janvier et deux de plus le 10 mars, portant son total à 12 depuis le début de l'année et à 134 en tout.
Mais la chance va l'abandonner le 23 mars 1943.
Ce jour-là, vers 9h30, il décolle de La Fauconnerie en compagnie de son ailier, le *Leutnant* Strasen pour voir « *s'il y a quelque chose à descendre* ». Apercevant des Spitfire du 52nd *Fighter Group* américain près de Sened, ils passent à l'attaque. Müncheberg s'en prend au *Captain* Theodor Sweetland, dont le moteur lâche de la fumée. Apparemment, Müncheberg est arivé trop vite sur sa 135ème victime et la suite des événements est un peu confuse. Selon Strasen, le Spitfire aurait explosé et des débris ont percuté une aile du Messerschmitt qui s'est brisée. Selon l'ailier de Sweetland, le *Captain* Hugh Williamson, Sweetland aurait volontairement abordé le Messerschmitt. À ce moment, Strasen descend Williamson qui saute en parachute. Les deux Spitfire et le Bf 109 percutent le sol à peu de distance les uns des autres, en bordure de la route Gabès-Gafsa, à la borne kilomètrique 82 [3].

Joachim Müncheberg (à g.) célèbre sa 72ème victoire en avril 1942. On note qu'il pilote encore son vieux A-2, qui fut parmi l'un des tout premiers versés à la JG 26 en septembre 1941.
(Bundesarchiv - Coblence)



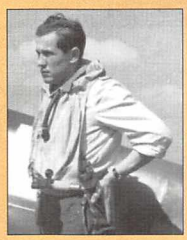
Messerschmitt Bf 109E-7
Oberleutnant Joachim Müncheberg
Kapitän 7./JG 26
Gela (Sicile), 9 février 1941.



Focke-Wulf Fw 190A-2 (20209)
Hauptmann Joachim Müncheberg
Kommandeur II./JG 26
Abbeville-Drucat, avril 1942.

© P-A. Tilley - 2001

Kurt Bühligen
RK-S – 112 v.



Né le 13.12.17, Bühligen commence sa carrière en 1936 comme mécanicien. Il passe son brevet de pilote et arrive à la 2./JG 2 en juillet 1940. Il y volera sans discontinuer jusqu'en mai 45, gravissant un à un les échelons d'*Unteroffizier* à *Oberstleutnant*, de simple pilote à *Kommodore* de son escadre; il en sera d'ailleurs le dernier et son plus grand as.
Il glane son premier succès, un Hurricane, le 4 septembre 1940 et à la fin de l'année, son score n'est que de 8 victoires. Il va cependant l'améliorer au cours de l'année 1941.
Oberfeldwebel, il reçoit la RK le 04.09.41 après avoir remporté sa 21ème victoire. Il est promu officier en août et prend le commandement de la 4./JG 2. C'est avec cette escadrille qu'il part en Tunisie quelques jours après les débarquements alliés en Afrique du Nord. Il remporte la première victoire du II./JG 2 sur le sol africain et rentre avec 40 victoires supplémentaires, ce qui en fait l'as allemand de cette campagne. Le 03.02.43, il fête son 50ème succès.
À son retour en France, il est rapidement promu *Oberleutnant*. En août 1943, alors qu'il est devenu *Hauptmann*, il prend en main le II./JG 2.
Le 02.03.44, il reçoit les Feuilles de chêne (il est alors *Major* et titulaire de 96 victoires). En quelques semaines, la JG 2 perd coup sur coup deux *Kommodores* (Egon Mayer et Kurt Ubben) et le 01.05.44, le poste est proposé à Bühligen. Il passe le cap des 100 le 07.06.44.
Il termine la guerre au grade d'*Oberstleutnant* avec 112 victoires (toutes remportées sur le front Ouest et en Tunisie, dont 24 quadrimoteurs) en 700 missions environ.
Après la cessation des hostilités, il commet l'erreur de regagner sa ville natale en zone soviétique. Il passera les cinq années suivantes dans un camp.

Hans Dortenmann
RK – 38 v.

Hans Dortenmann naît le 11.12.21. Il quitte l'infanterie pour la Luftwaffe en avril 41. Il est affecté à la 2./JG 54 fin 1943. Il remporte sa première victoire le 06.02.44. Il est promu *Staka* (*Staffelkapitän*) de son escadrille avant que celle-ci soit rebaptisée 12./JG 54 et soit repliée en Allemagne pour être transformée sur Fw 190D-9. Le III./JG 54 revient au front en décembre. Le 29, Dortenmann abat un Spitfire le jour-même où son *Kommandeur*, « Bazi » Weiß est descendu en compagnie de 12 autres pilotes ! Il prend alors le commandement du groupe par intérim avant de devenir *Staka* de la 11./JG 54, rebaptisée 14./JG 26. Fin mars 1945, il devient *Staka* de la 3./JG 26. Il reçoit la RK le 20.04.45 après sa 35ème victoire. Il remporte sa dernière (un Yak-3 au-dessus de Berlin) le 27.04.45.
Il termine la guerre au grade d'*Oberleutnant* avec 38 victoires (16 à l'Est et 1 quadrimoteur).
Hans Dortenmann s'éteindra le 01.04.73.

Heinrich Ehrler
RK-EL – +200 v.

Né le 14.09.17, Henrich Ehrler débute la guerre dans la *Flak*. En 40, il entre dans une école de pilotage et est affecté à sa sortie à la JG 5 qui se bat dans le grand Nord. En août 42, il prend le commandement de la 6./JG 5. Il reçoit la RK le 21.10.42 au grade de *Leutnant* après sa 41ème victoire. *Kommandeur* du III./JG 5 en juin 43, il décroche les Feuilles de chêne le 02.08.43 (il est alors *Hauptmann* et titulaire de 112 victoires). Promu *Major*, il devient *Kommodore* de la JG 5 en mai 44, mais en février 45 il est traduit en court martiale comme principal responsable de la destruction du *Tirpitz* par les bombardiers anglais. Ses 200 victoires le lavent de tout soupçon d'intelligence avec l'ennemi, mais c'est un homme moralement brisé qui termine la guerre sans grande détermination au *Geschwaderstab* de la JG 7. Il est abattu début avril 1945 – beaucoup pensent qu'il s'est « suicidé » à sa manière.
Il avait été proposé pour les Glaives que, bien évidemment, il ne recevra jamais. Son palmarès exact n'est pas connu et se situe entre 204 et 220 victoires.

Franz Götz
RK – 63 v.

Franz Götz, né le 28.01.13, fait partie des pilotes qui combattront pendant toute la durée de la guerre.
Il débute sa longue carrière à la 9./JG 53, avec laquelle il remporte son premier succès le 14.05.40. *Staka* puis *Kommandeur* du III./JG 53, il se bat sur tous les fronts, à l'Ouest, à l'Est, en Méditerranée et dans la défense du Reich.
Il est décoré de la RK le 04.09.42 après sa 40ème victoire; il est alors *Oberleutnant*.
Le 28.01.45, il prend la tête de la JG 26 et termine la guerre au grade de *Major*.
En 766 missions, il a revendiqué 63 victoires (dont 46 à l'Ouest et 5 quadrimoteurs).

Hans « Assi » Hahn
RK-EL – 108 v.

Né le 14.04.14, « Assi » Hahn entre dans l'arme aérienne dès 1938. Il est *Leutnant* à la 4./JG 2 quand débute la guerre. Il revendique sa première victoire le 14.05.40 et en ajoute 5 autres avant la fin de la campagne. Il est promu *Staka* de son escadrille, puis en octobre 40, devenu *Hauptmann*, il commande le III./JG 2 pendant deux ans.
Il reçoit la RK le 24.09.40, il en est à 20 victoires et les Feuilles de chêne le 14.08.41 pour son 42ème succès.
Le 01.11.42, il est nommé *Kommandeur* du II./JG 54 en Russie et obtient sa 100ème victoire le 26.01.43.
Le 21.02.43, victime d'une panne, il se pose dans les lignes soviétiques et passe les sept années suivantes en captivité.
En 560 missions, « Assi » a revendiqué 108 victoires dont 68 à l'Ouest et 4 quadrimoteurs), plus 36 victoires « probables ».

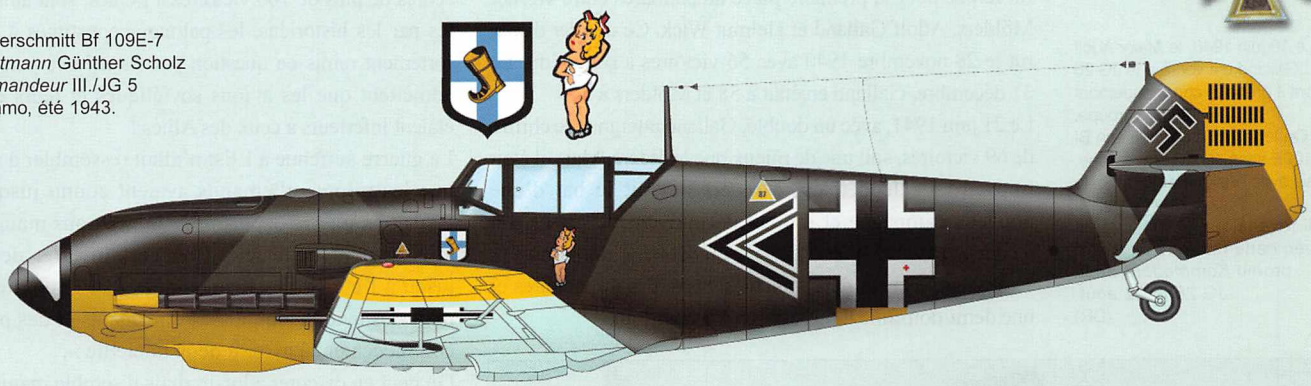
Wolf-Dietrich Huy
RK-EL – 40 v.

Le palmarès de Wolf-Dietrich Huy ne doit pas se mesurer en termes de victoires aériennes, car cet ancien marin compte parmi les plus grands pilotes de lutte aéronavale.
Né le 02.08.17, il rejoint la Luftwaffe en 1938 et est affecté comme *Oberleutnant* au III./JG 77 avant la guere. Il revendique ses deux premières victoires au-dessus de Dunkerque, mais c'est en en Crète qu'il va faire parler de lui. Le 25.04.41, il plante une bombe sur le cargo *Ulster Prince* dans la baie du Pirée, qui coule aussitôt. À court d'essence, sa section (*Hptm* von Winterfeld et *Lt* von Eichel-Streiber) se pose dans les lignes anglaises, refait les pleins à la main et regagne son terrain !
Il va faire mieux le 22.05.41, endommageant sérieusement le cuirassé *Warspite* avec son ailier (l'*Oblt* Kurt Ubben) en début d'après-midi et coulant – seul – le croiseur *Fiji* dans la soirée. Selon les archives allemandes, il aurait aussi contribué à la destruction d'un destroyer qui n'a pas été identifié.
Il suit son groupe pour l'ouverture des hostilités en Russie, où il augmente aussitôt son palmarès.
À sa 22ème victoire, il reçoit la RK le 05.07.41. Il est alors *Oberleutnant*.
Il ajoute les Feuilles de chêne le 17.03.42. Il est abattu et grièvement blessé peu de temps plus tard.
Wolf-Dietrich Huy retrouve la 7./JG 77 comme *Hauptmann* et *Staka* lors de la bataille d'El Alamein. Le 29.10.42, il est abattu en combat aérien contre des Spitfire du N° 601 *Squadron*, saute en parachute et est fait prisonnier.
Il comptait 40 victoires (dont 37 à l'Est) en quelque 500 missions.

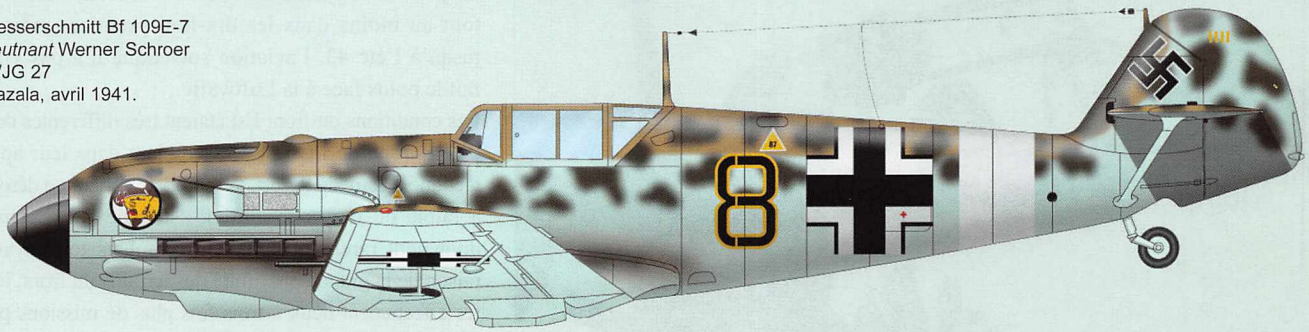
Günther Lützow
RK-S – 108 v.

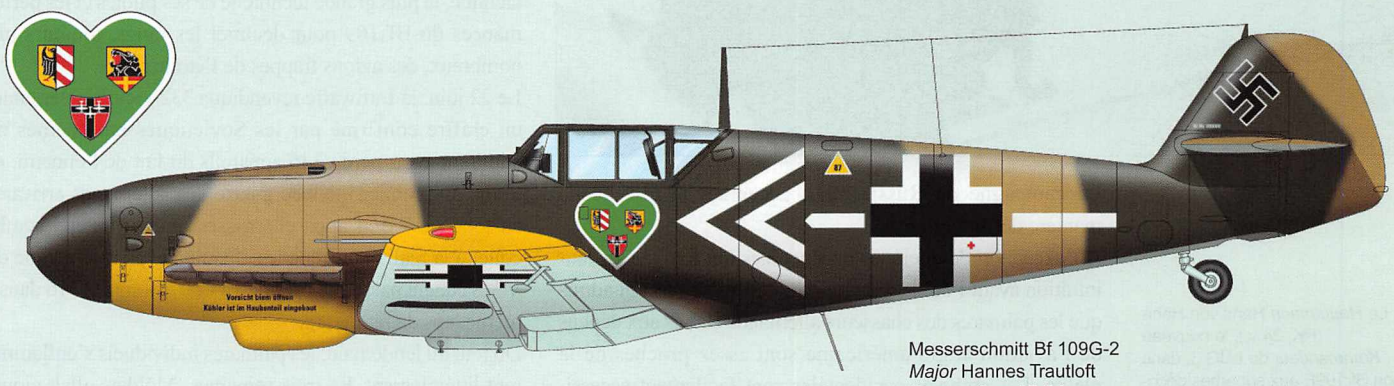
Né le 04.09.12 à Kiel, Günther Lützow compte parmi les grandes figures de la chasse allemande. « Frantzl » a toujours inspiré le respect par sa droiture et ses grandes qualités de meneur d'hommes.
En 1931, il se porte volontaire pour apprendre à piloter dans une école ouverte en secret à Lipetsk, en URSS. Après sa formation, il est incorporé dans l'infanterie comme *Leutnant*. Lors de la formation officielle de la Luftwaffe, il rejoint son arme de prédilection. En 1934, il est affecté au I./JG 132.
Quand l'Allemagne forme la légion Condor pour soutenir Franco en Espagne, Lützow est déjà un pilote et chef confirmé. Il commande la 2./J88 de mars à septembre 37 et revendique 5 victoires.
Après Münich, la Luftwaffe accélère la formation des futurs pilotes et Lützow est affecté en novembre 38 comme instructeur. Il est *Hauptmann* quand éclate la guere. Il ne tarde pas à rejoindre le front.
Le 05.11.39, il est promu *Kommandeur* du I./JG 3 avec lequel il participe aux opérations à l'Ouest. Il devient *Kommodore* de la JG 3 le 21.08.40 en pleine bataille d'Angleterre.
Il reçoit la RK le 18.09.40 pour sa 15ème victoire. En juin 41, son unité part sur le front qui vient de s'ouvrir à l'Est. En un mois, Lützow revendique 70 victoires personnelles. Le 20.07.41, il ajoute les Feuilles de chêne à sa RK et le 11.10.41 les Glaives pour sa 92ème victoire.
Le 11.08.42, il est retiré des opérations et devient inspecteur de la chasse de jour sur le front Ouest. En novembre, il commande la 1. *Jagddivision* et entre janvier et novembre 44, la 4. *Fliegerschuledivision*.
Il s'illustre ensuite dans la fameuse « mutinerie des *Kommodores* » contre Göring qui lui vaut d'être limogé et de rejoindre un autre banni, Adolf Galland, à la JV 44. Il est porté disparu lors d'une mission au-dessus de Donauwörth le 24.04.45.
Il a remporté 108 victoires (dont 5 en Espagne et 18 à l'Ouest - 2 sur Me 262) en 300 missions.

Messerschmitt Bf 109E-7
Hauptmann Günther Scholz
Kommandeur III./JG 5
Petsamo, été 1943.

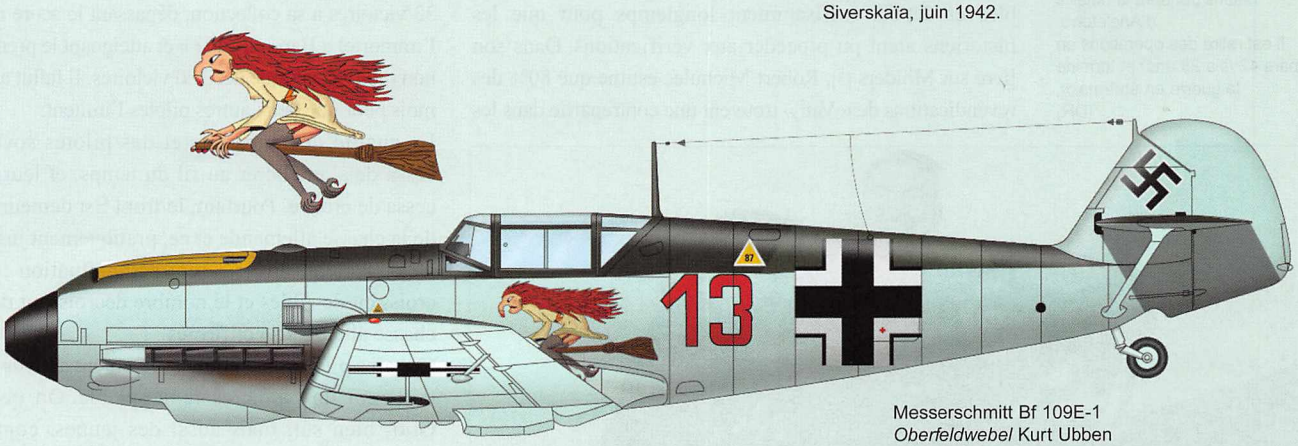


Messerschmitt Bf 109E-7
Leutnant Werner Schroer
8./JG 27
Gazala, avril 1941.

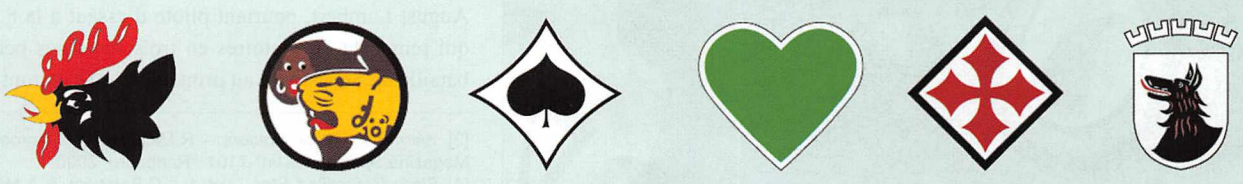




Messerschmitt Bf 109G-2
Major Hannes Trautloft
Kommodore JG 54
Siverskaïa, juin 1942.



Messerschmitt Bf 109E-1
Oberfeldwebel Kurt Ubben
5./Tr.Gr. 186
Oslo, avril 1940.



© P-A. Tilley - 2001

Jusqu'à la fin de l'année 1940 – et même au-delà – la lutte fut féroce pour la première place au palmarès entre Werner Mölders, Adolf Galland et Helmut Wick. Ce dernier disparut le 28 novembre 1940 avec 56 victoires à son crédit. Le 31 décembre, Galland en était à 58 et Mölders à 54.

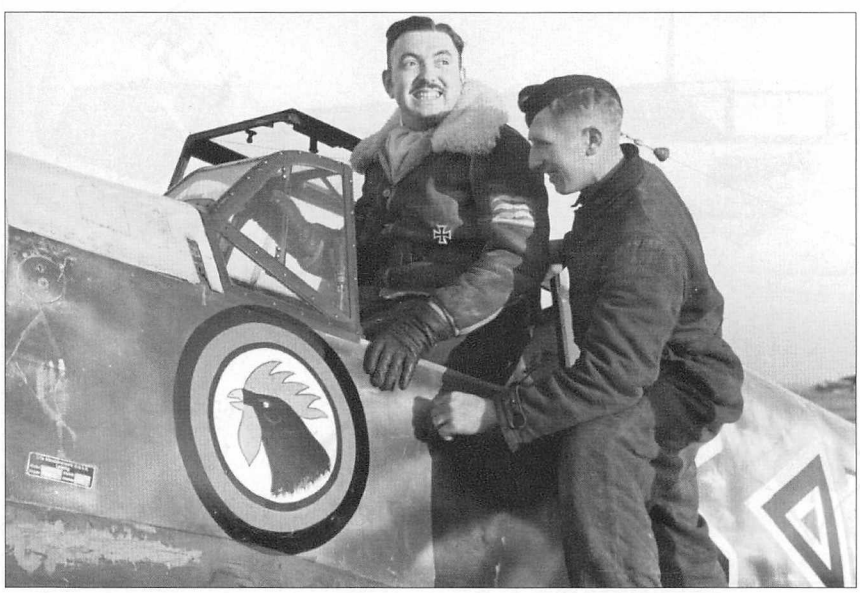
Le 21 juin 1941, avec un doublé, Galland atteignait le chiffre de 69 victoires, soit une de mieux que Mölders. Mais, il était trop tard. Le lendemain, Mölders ouvrait le bal d'une nouvelle campagne et il allait définitivement laisser son « concurrent » sur place. Le jour où débuta « Barbarossa », sept pilotes avaient déjà franchi la barre des 40 victoires et une demi-douzaine d'autres n'en était pas loin.

Le 10 juin 1940, le *Major* Adolf Galland est versé à la JG 26 dont il prend le commandement du 3ème groupe. On le voit ici à bord de son Bf 109E sans son Mickey fétiche, mais avec l'insigne du groupe, le « chien volant ». Il revendiquera 10 victoires avec cette unité avant d'être promu *Kommodore* de la JG 26 le 22 août. (DR)

La campagne de Russie allait accentuer le clivage de manière définitive.

À l'exception de quelques irréductibles qui font passer leur intuition avant l'étude des archives, les historiens ont admis que les palmarès des chasseurs allemands établis aux dépens de l'aviation anglo-américaine sont assez proches de la réalité. Les archives occidentales sont facilement accessibles et depuis suffisamment longtemps pour que les historiens aient pu procéder aux vérifications. Dans son livre sur Mölders [3], Robert Michulec estime que 80% des revendications de « Vati » trouvent une contrepartie dans les pertes de la RAF. Il est paradoxal de constater que si des scores de plus de 100 victoires à l'Ouest sont ainsi accrédités par les historiens, les palmarès constitués à l'Est sont fortement remis en question par les mêmes personnes qui admettent que les avions soviétiques et leurs équipages étaient inférieurs à ceux des Alliés !

Le *Hauptmann* Hans von Hahn (RK, 34 v.), le nouveau *Kommandeur* du I./JG 3, dans son Bf 109E aux superbes décorations pendant la bataille d'Angleterre. Il est retiré des opérations en mars 42 (il a 28 ans) et termine la guerre en état-major. (DR)



La guerre aérienne à l'Est n'allait ressembler à rien de ce que les pilotes allemands avaient connu jusque là. Ils étaient en guerre depuis près de deux ans maintenant et, s'ils avaient bénéficié d'un certain effet de surprise jusqu'à l'été 40, les Britanniques leur opposaient désormais des avions tout aussi performants et des pilotes qui commençaient à avoir « de la bouteille ».

On peut en discuter à loisir, mais il semble manifeste que, tout au moins dans les dix-huit premiers mois, voire jusqu'à l'été 43, l'aviation soviétique n'a pas vraiment fait le poids face à la Luftwaffe.

Les conditions du front Est étaient très différentes de celles de l'Europe de l'Ouest. Ressemblant dans leur approche tactique à ceux du désert, les combats aériens se déroulaient à faible ou moyenne altitude, sur une vaste étendue et donnaient rarement lieu à des combats tournoyants. En raison de la grande proximité des terrains du front, les pilotes effectuaient deux à trois fois plus de missions par jour qu'à l'Ouest. La *Jagdwaffe* mettait à profit sa supériorité tactique, la plus grande technicité de ses pilotes et les performances du Bf 109 pour décimer les rangs, toujours plus nombreux, des avions frappés de l'étoile rouge.

Le 22 juin, la Luftwaffe revendiqua 332 victoires aériennes, un chiffre confirmé par les Soviétiques eux-mêmes qui admirent avoir perdu 336 appareils du fait de l'ennemi. Au terme du premier mois de guerre, les Allemands arrivaient au total de 7 564 appareils russes, un chiffre qui semble coller à la réalité, puisque les effectifs de première ligne des V-VS étaient passés de près de 10 000 avions à 2 516 dans le même laps de temps [4].

Du jour au lendemain, les palmarès individuels s'enflammèrent littéralement. En trois semaines, Mölders allait ajouter 33 victoires à sa collection, dépassant le score mythique de l'immortel « Baron Rouge » et atteignant le premier la barre non moins mythique des 100 victoires. Il fallut attendre trois mois pour que deux autres pilotes l'imitent.

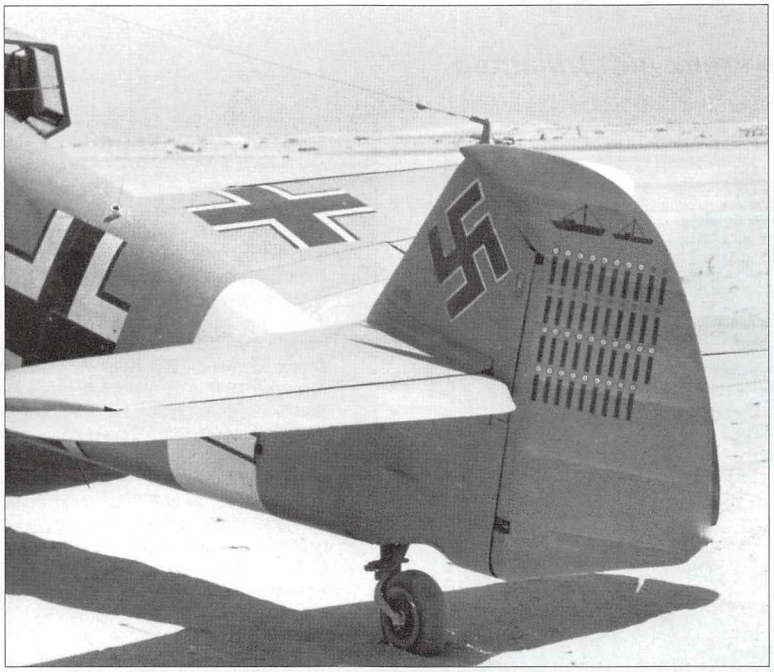
La qualité des appareils et des pilotes soviétiques ne cessa de s'améliorer au fil du temps, et leur nombre ne cessa de croître. Pourtant, le front Est demeura le paradis de la chasse allemande et ce, pratiquement jusqu'à la fin. Deux facteurs favorisèrent cette situation : le nombre croissant de cibles et le nombre décroissant de pilotes de chasse allemands confirmés.

Certains pilotes, bien que tardivement arrivés au front, se taillèrent un palmarès remarquable. On peut évoquer Graf, bien sûr, mais aussi des jeunes, comme Walter Wolfrum (première de ses 137 victoires en juillet 1943 – il a alors tout juste 20 ans), des néophytes, comme August Lambert, pourtant pilote d'assaut à la 8./SG 77, qui remporta 70 victoires en trois semaines pendant la bataille de Sébastopol au printemps 1944 ou tout simple-

[3] *Werner « Vati » Mölders* – R.Michulec – Mushroom Model Magazine Special, vol.I n° 7101 , Redbourn, 2000.
[4] *Black Cross/Red Star - vol. 1* – C.Berström & A.Mikhailov – Pacifica Military History, Pacifica, 2000.

Nombre approximatif de victoires créditées aux JG	
JG 1	1 500
JG 2	2 500
JG 3	6 300
JG 4	600
JG 5	3 500
JG 6	1 100
JG 7	400
JG 11	1 200
JG 26	2 500
JG 27	2 800
JG 51	9 000
JG 52	11 000
JG 53	4 100
JG 54	9 500
JG 77	4 000
JG 300	1 000
JG 400	10

Les chiffres indiqués sont approximatifs et de nombreuses unités (JG 25, 50, 76, 301, 302, JV 44...) n'ont pas été incluses dans la liste.



Le Bf 109F-4/Z Trop (Wk. 8596) du *Hauptmann* Gustav Rödel, juste après sa prise de fonction en tant que *Kommandeur* du II./JG 27, à Martuba, fin mai 1942.
On note la présence d'une reproduction de la croix de Chevalier sur la dérive, semblable à celle portée par l'avion de de Marseille. La dérive présente le brillant palmarès du pilote qui terminera la guerre avec 98 victoires (dont 12 sur le front Est) et les Feuilles de chêne.
(ECPA)

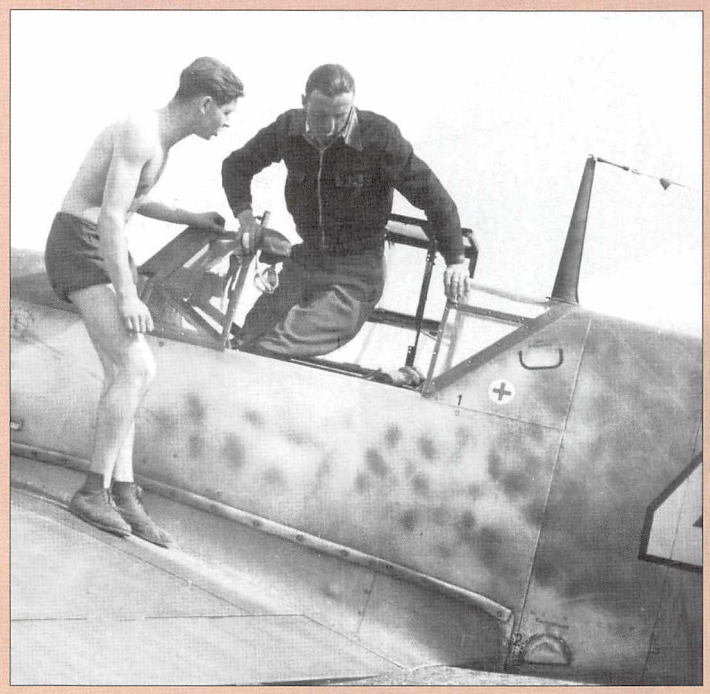
Anton Hafner, alors *Feldwebel* à la 6./JG 51, sur le front Est en août 1942, sans doute peu de temps après avoir reçu la RK pour son 60ème succès.
Son avion porte la marque de 62 victoires.
On note que le II./JG 51 portait la barre du deuxième groupe en avant du numéro individuel de l'avion.
Titulaire de 204 victoires et de la RK-EL, il percuta un arbre en combattant contre un Yak-9 le 17 juin 1944.
À la date de sa mort, il était premier au palmarès de la JG 51.
(Bundesarchiv-Coblence)

ment des anciens qui « explosèrent », comme Nowotny (100 victoires entre le 15 juin et le 4 septembre 1943).
En dépit d'une situation qui alla en se dégradant de façon régulière à partir de la bataille d'Orel, l'inflation des succès galopa. Le tableau de la page 12 montre clairement que la supériorité aérienne soviétique ne coupa pas les grands as dans leur élan.
Pendant qu'une partie de la Luftwaffe luttait avec l'énergie du désespoir dans l'ultime bataille qui aurait pu (éventuellement) décider du sort des armes sur le front Est, une autre partie tentait de protéger la « Forteresse Europe » à laquelle Göring avait oublié de donner un toit. Si la guerre aérienne s'était résumée à la bataille d'Allemagne, il est vraisemblable qu'il n'y aurait jamais eu de grands as dans la Luftwaffe !
Devant l'ampleur des raids américains, le haut commandement rameuta de manière progressive ses unités à l'Ouest. On constate sans surprise que nombre d'as du front de l'Est tombèrent peu de temps après leur incorporation à la défense du Reich. Ce fut le cas du *Hauptmann* Emil Bitsch (*Staka* 8./JG 3, RK, 108 v. dont 104 à l'Est), de l'*Oberst* Wolf-Dietrich Wilcke (Kdore JG 3, RK-S, 162 v. dont 137 à l'Est), de l'*Oberleutnant* Josef Zwernemann (*Staka* 1./JG 11, RK-EL, 126 v. dont environ 100 à l'Est) ou bien encore du *Major* Kurt Ubben (Kdore JG 2, RK-EL, 110 v. dont 90 à l'Est), tous tombés au cours du printemps 1944.
La configuration des combats aériens était trop différente du schéma auquel ils avaient été habitués à l'Est et beaucoup furent incapables de s'adapter à cette nouvelle situation.
De toute manière, il était déjà trop tard et la situation, justement, avait échappé à la Luftwaffe. Il n'était plus question que de retarder une échéance devenue inéluctable. Le temps des as était révolu.
La question que l'on peut se poser est de savoir si les as allemands n'ont pas été l'arbre qui a caché la forêt. Leur trop grande médiatisation, leur succès spectaculaires, leurs exploits retentissants n'ont-ils pas réussi à masquer une réalité moins brillante aux yeux d'un haut commandement qui voulait qu'on ne lui dise que ce qu'il avait envie d'entendre ? Göring n'a-t-il pas fini par croire qu'il était à la tête d'une armée de Hartmann, de Nowotny ou de Priller ?

Cet article et les planches ont été réalisés partie par l'étude de photos d'époque et partie en consultant de nombreux ouvrages et magazine. Le lecteur poura retrouver la bibliographie sur **www.aerostories.org** (rubrique livres).

Hermann Graf

212 victoires – *Ritterkreuz mit Brillanten*

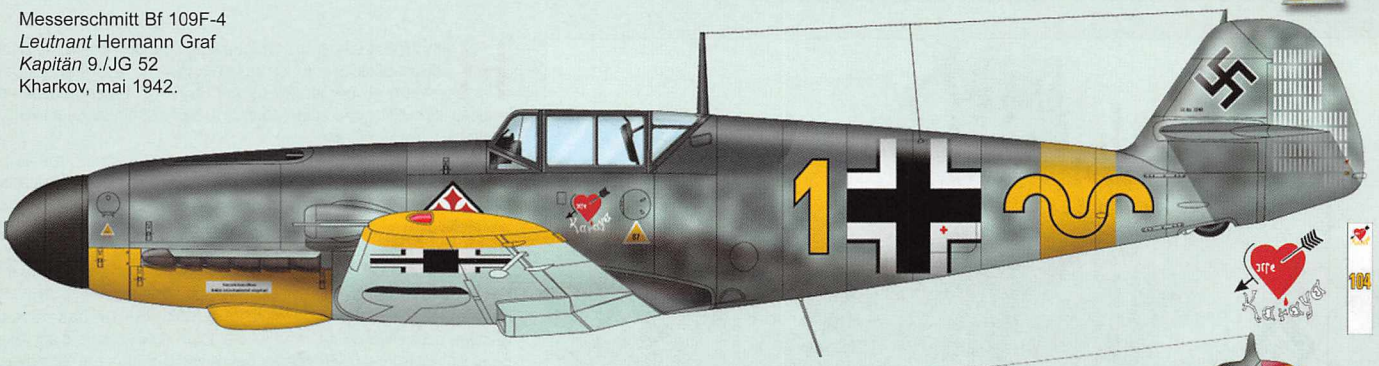


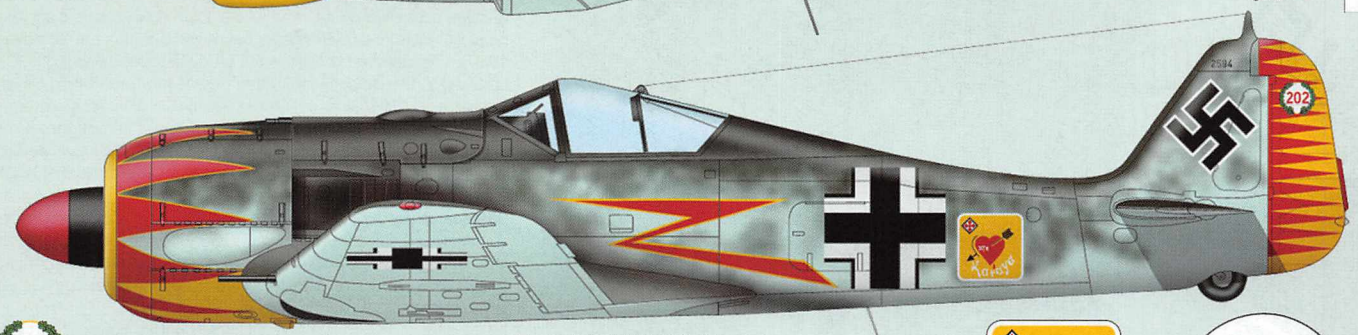
En haut : par le plus curieux des hasards, un correspondant de guerre a fixé le portrait d'un pilote qui vient d'arriver au front. Cet inconnu ne tardera pas à se faire un nom : c'est Hermann Graf.
Ci-dessus : le gardien de but des *Rote Jäger* dans ses œuvres.
Ci-contre : à Wiesbaden-Erbenheim avec la JG 50 vers octobre 1943. Graf a déjà épinglé trois B-17.
(Bundesarchiv - Coblence)

Chasseur incontestablement doué, Hermann Graf n'avait pourtant pas l'étoffe du héros qu'en a fait la propagande nazie. Issu d'une famille modeste, il n'a pas dépassé le stade de l'école communale avant de devenir apprenti dans la forge paternelle. A-t-il été ce chef naturel, ce leader clairvoyant et indiscuté comme le présentent les pilotes qui ont combattu sous ses ordres ? Cela semble discutable. Taciturne et effacé, d'une intelligence plutôt pratique, Hermann Graf ne semble pas avoir compris le rôle qu'on lui faisait jouer.
Ses débuts dans la Luftwaffe sont difficiles. Affecté avec le grade de *Feldwebel* à la JG 51 à la déclaration de guerre, il est aussitôt muté comme instructeur. Il passe un an à se morfondre malgré sa nomination au grade de *Leutnant*. Enfin, en mai 1941, il rejoint le front et la 9./JG 52. Il est temps, il a alors 28 ans et frise la limite d'âge. Le 3 août, il remporte sa première victoire. Le 23 octobre, il se voit confier le poste de *Staffelkapitän*. Hermann Graf devient rapidement l'étoile montante du III./JG 52. Le 24 janvier 1943, il décroche la tant convoitée *Ritterkreuz* après sa 42ème victoire.
Le 14 mai, grâce à 7 victoires dans la journée, il devient le 7ème pilote à atteindre la barre mythique des 100. Bien que la compétition fasse rage au sein de la JG 52, Graf est récompensé des Feuilles de chêne le 17 mai et des Glaives... quatre jours plus tard ! « *La machinerie du Dr Goebbels vient de se mettre en marche qui va faire du fils du modeste forgeron du pays de Bade le héros de toute une Allemagne* » [1].
L'été 42 est particulièrement faste pour Graf qui enfile les victoires comme des perles, remportant sa 150ème le 4 septembre – Gollob, *Kommodore* de la JG 77, ne l'a précédé que de 6 jours. Il est promu *Hauptmann* et, pour son 172ème succès obtenu le 16 septembre, il reçoit les Diamants. Il ne lui faut que deux petites semaines pour devenir le premier as titulaire de 200 victoires (202 exactement, le 2 octobre).
Il est à son tour frappé d'interdiction de vol et le voilà lancé dans une carrière « politique » à l'arrière. Les actualités projettent dans tous les *Kinos* les images du nouveau héros tenant des conférences devant les plus hautes personnalités nazies, les journaux s'arrachent ses interviews, les magazines étalent les reportages consacrés au gardien de but des *Rote Jäger* (une équipe de football de la Luftwaffe) et le montrent en train de prêcher « la bonne parole » aux Jeunesses hitlériennes. Il est l'archétype du héros nazi, un homme d'extraction modeste qui doit sa réussite au respect des vertus traditionnelles du peuple allemand – tout au moins celles dont se revendiquait le national-socialisme.
En janvier 1943, il est envoyé au repos à la tête de l'*Ergänzungsgruppe Ost* basé dans le Sud-Ouest de la France. Le 15 août, il revient en Allemagne pour constituer la JG 50 à Wiesbaden-Erbenheim, une escadre expérimenale spécialisée dans la lutte contre les Mosquito, puis contre les quadrimoteurs américains. Il s'y entoure de ses anciens camarades du III./JG 52, comme Alfred Grislawski, Heinrich Füllgrabe et Ernst Süß, tous trois récipiendaires de la RK. La réussite de cette unité est assez modeste, mais Graf y remportera trois victoires, dont une contre un B-17 le 6 septembre 1943.
Graf est bombardé *Kommodore* de la nouvelle JG 11 en novembre. Il obtient 7 victoires supplémentaires, dont 2 B-17 le 29 mars 1944 – le second à la suite d'un abordage involontaire qui le cloue sur un lit d'hôpital pendant plusieurs mois.
Promu *Oberstleutnant*, il revient au front le 1er octobre 1944 pour prendre le commandement de son ancienne unité : la JG 52.
La fin de la guerre est un moment assez pathétique pour Graf qui, malgré l'interdiction du haut commandement, cherche à rejoindre les lignes américaines avec son personnel. Malheureusement, en raison des accords passés entre les vainqueurs, Graf et ce qui reste de la JG 52 sont remis aux Soviétiques une semaine plus tard.
Graf restera captif pendant cinq longues années au cours desquelles son attitude sera des plus ambiguës à l'égard du régime soviétique. Sans doute, cette fois non plus il n'a pas compris qu'il se faisait manipuler. Une fois libéré, il s'installera en Allemagne de l'Est et ne cherchera jamais ni à gagner l'Ouest ni à revoir ses anciens camarades qui, d'ailleurs semblent lui avoir tourné le dos.
Il sera vicitme de la maldie de Parkinson, dont certains estiment que son origine n'est pas étrangère aux vols à haute altitude qu'il avait accomplis sur les Bf 109G-5 de la JG 50 (selon certaines sources, il aurait battu le record du monde d'altitude à cette époque), bien que le rapport de cause à effet n'ait jamais été établi sur le plan médical.

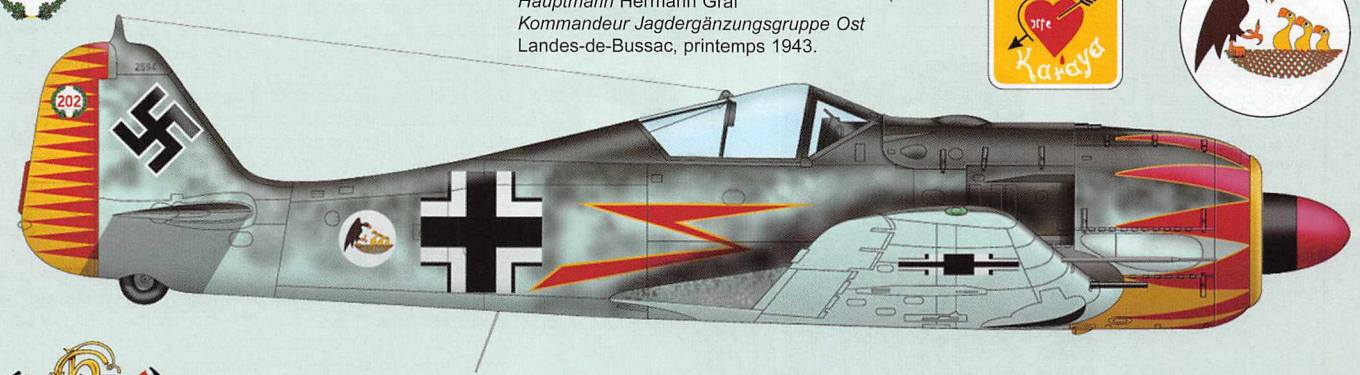
[1] *Hermann Graf* par A. Dill in Air-Fan mai 1984.

Messerschmitt Bf 109F-4
Leutnant Hermann Graf
Kapitän 9./JG 52
Kharkov, mai 1942.

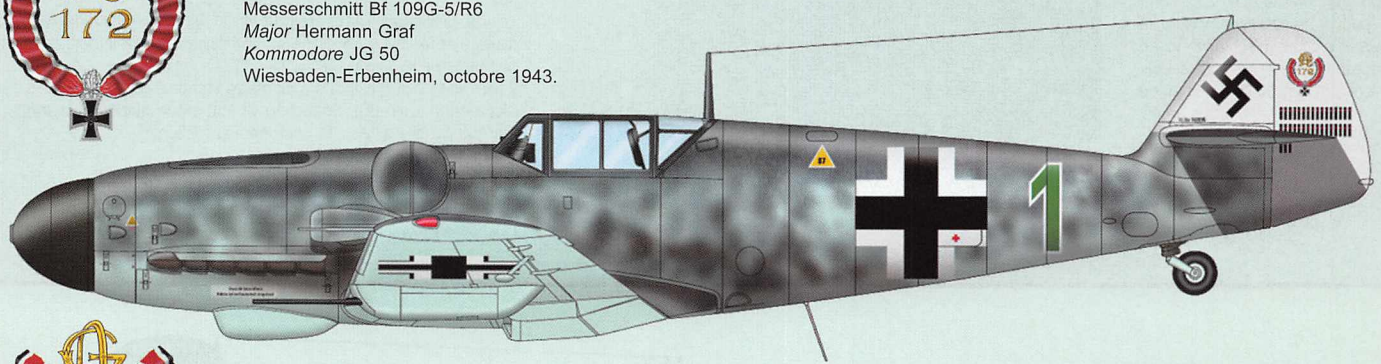




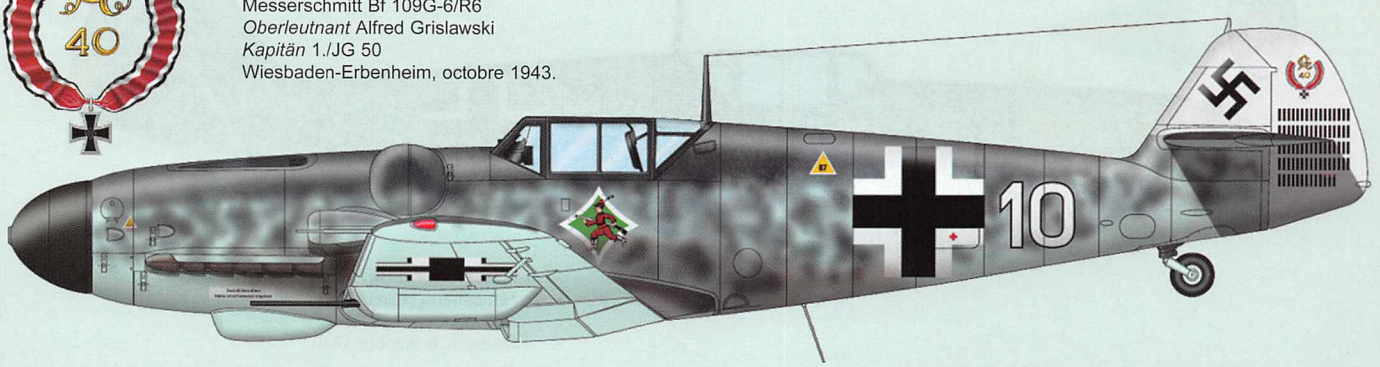
Focke-Wulf FW 190A-5 (2594)
Hauptmann Hermann Graf
Kommandeur Jagdergänzungsgruppe Ost
Landes-de-Bussac, printemps 1943.



Messerschmitt Bf 109G-5/R6
Major Hermann Graf
Kommodore JG 50
Wiesbaden-Erbenheim, octobre 1943.



Messerschmitt Bf 109G-6/R6
Oberleutnant Alfred Grislawski
Kapitän 1./JG 50
Wiesbaden-Erbenheim, octobre 1943.



© P-A. Tilley - 2001

Helmut Wick

56 victoires – *Ritterkreuz mit Eichenlaub*

Ci-dessus :
la dérive du Bf 109E de Helmut Wick arbore 42 victoires, ce qui situe la photo peu après le 6 octobre 1940, date à laquelle Wick a reçu les Feuilles de chêne, que l'on distingue parfaitement autour de son cou. (Bundesarchiv-Coblence)

Ci-contre :
Helmut Wick (à dr.) alors *Kommandeur* du I./JG 2 en compagnie de son *Kommodore*, le *Major* Wolfgang Schellmann, en septembre 1940. Wick lui succèdera à la tête de la JG 2 peu de temps après. (ECPA)

Helmut Wick est le cas typique du pilote de chasse doué, mais individualiste, propulsé au sommet de la hiérarchie par un système en perpétuelle quête de héros. La compétition dans laquelle il s'était lancée avec Mölders (JG 53) et Galland (JG 26) lui fut très probablement fatale.

Wick est né le 5 août 1915 à Mannheim. Il embrassa très jeune la carrière des armes et se tourna vers l'aviation. Le destin allait aussitôt lui faire croiser la route de l'un de ses futurs « adversaires », car sa première affectation fut la 1./JG 53, une escadrille commandée par un chef tout auréolé de ses victoires en Espagne : Werner Mölders.

La veille même de la guerre, Helmut Wick est transféré à la 3./JG 2. Les raisons de cette mutation ne sont pas connues et elle peut même surprendre, car il est impossible que Mölders n'ait pas décelé les qualités naturelles de ce chaseur né. Quoi qu'il en soit, c'est avec sa nouvelle escadrille que Wick va ouvrir son palmarès le 22 novembre 1939 en descendant le Curtiss H-75A du sergent Saillard du GC II/4.

La 3./JG 2, placée sous les ordres du *Hauptmann* Hennig Strümpell, participe à l'offensive à l'Ouest. Avec 13 nouvelles victoires, le *Leutnant* Helmut Wick réalise une très belle campagne. Il réussit notamment un triplé le 17 mai contre des LeO 451 dans le secteur de La Capelle puis un doublé contre ce même type d'appareil le 20 mai entre Laon et Péronne.

Ses qualités sont déjà reconnues en haut lieu, puisqu'il succède officieusement à Strümpell, malade, le 23 juin. Il est confirmé dans ses fonctions de *Staffelkapitän* le 1er aout, puis est promu *Oberleutnant* une dizaine de jours plus tard, alors que la bataille d'Angleterre commence.

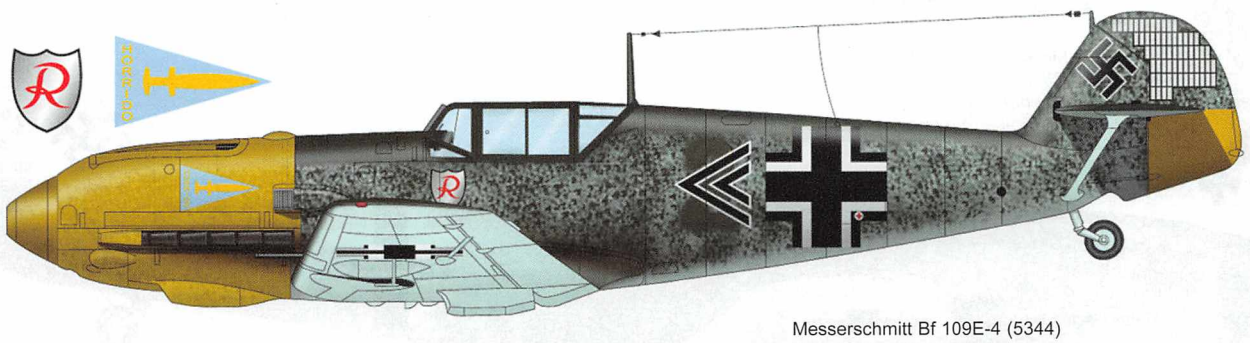
Le 11 août, il revendique trois victoires dont un Hawk 75 (?) et deux Spitfire. Les 25 et 26 août, ce sont quatre chasseurs anglais qui tombent sous ses balles. Il atteint ainsi un total de 22 victoires et il est immédiatement gratifié de la *Ritterkreuz*. Les honneurs pleuvent : promu *Hauptmann* dans la foulée, il devient *Kommandeur* du I./JG 2 le 7 septembre.

Rien ne semble en mesure de stopper sa fulgurante ascension. Il ne reste à la tête du premier groupe qu'un mois avant de remplacer Wolfgang Schellmann au poste de commandant de l'escadre (10 octobre) avec le grade de *Major*. Mais Wick est l'opposé de son prédécesseur : c'est un fonceur, un individualiste qui ne se soucie que d'une chose : devenir et rester le premier as de la Luftwaffe.

C'est d'ailleurs très probablement ce qui va le perdre, bien que les circonstances de sa disparition demeurent peu claires. Ce qui ressort des différents témoignages, c'est que Wick a brusquement accéléré en apercevant une formation de Spitfire, ce qui a eu pour conséquence de l'isoler de ses ailiers. Ils l'ont vu abattre un Anglais puis l'ont perdu de vue. L'un d'entre eux a retrouvé son appareil, volant d'une manière très inhabituelle; il ne semblait pas endommagé, mais une rafale avait traversé l'habitacle et Wick était déjà probablement mort quand l'avion a basculé vers la mer.

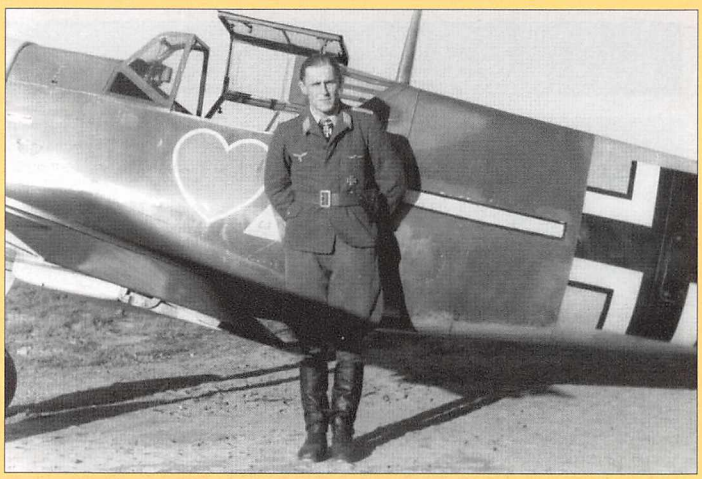
Le 28 novembre 1940, Helmut Wick est donc officiellement porté disparu après avoir remporté sa 56ème victoire. Il était alors premier au palmarès de la *Jagdwaffe*.

Il semble que son vainqueur ait été l'as anglais John C. Dundas, *Flight Lieutenant* au N° 609 *Squadron*, abattu et tué quelques instants plus tard par l'ailier de Wick, le *Leutnant* Rudi Pflanz.



Messerschmitt Bf 109E-4 (5344)
Hauptmann Helmut Wick
Kommandeur I./JG 2
Mardyck, 6 octobre 1940.

Walter Nowotny à l'été 1943, alors simple *Kapitän* de la 1./JG 54, raconte ses derniers exploits à un auditoire conquis d'avance. Il ne porte encore que la RK.
(Bundesarchiv - Coblence)



Hannes Trautloft, *Kommodore* de la JG 54, peu après la remise de sa RK, probablement en août 1941.
(Bundesarchiv - Coblence)

L'*Oberfeldwebel* Fritz Tegtmeier, malgré son grade de sous-officier, commanda la 3./JG 54 à partir d'août 44. On le voit ici de retour de mission avec son Fw 190A-6 Wk.Nr. 550904, « 1 jaune ». Les autres photos de la série montrent que l'apareil ne portait pas d'autre marque, à l'exception d'une spirale blanche sur l'extrémité de la casserole.
(Bundesarchiv - Coblence)

« Pips » Priller, *Kommodore* de la JG 26 , devant son Fw 190A-5 – un autre « Jutta ». À l'inverse de la plupart des as, Priller ne portait pas ses victoires sur le gouvernail.
(Bundesarchiv - Coblence)

Walter Nowotny
RK-Br – 258 v.

Cet Autrichien, né le 07.12.20, s'engage dans l'aviation en octobre 39 et est affecté à la 9./JG 54 en février 41. Ses débuts sont très prometteurs puisque le 19 juillet il revendique ses trois premières victoires aux dépens d'une formation de I-153 au-dessus de l'île d'Ösel. Cependant, il est abattu à son tour (par le futur as soviétique Alexandr Avdeev) et passe trois jours dans un canot pneumatique en baie de Riga.
Il obtient sa 10ème victoire le 13.09.41. En mars 42, il est transféré à la 3./JG 54. Le 04.08.42, il descend 7 ennemis en une sortie (ses 48ème à 54ème victoires). Une semaine plus tard, il revendique 2 MiG-3 (55ème et 56ème victoires), mais son Bf 109G-2 est mis en flammes et il doit se poser d'urgence.
Le *Leutnant* Walter Nowotny reçoit la RK le 04.09.42. Le 25.10.42, il est promu *Staka* de la 1./JG 54. Il revendique sa 75ème victoire le 20.03.43. Juin 43 va voir le début de l'irrésistible ascension du jeune as : 41 victoires dans ce seul mois. Le 30 juin, son palmarès atteint 124 victoires (la 100ème le 15). Promu *Oberleutnant*, il est nommé *Kommandeur* du I./JG 54 le 10.08.43. Le mois d'août va être encore meilleur : 49 victoires. Il passe la barre des 150 le 18 août (il est le 16ème pilote allemand à accomplir cet exploit), puis celle des 200 (4ème pilote) le 8 septembre. Il ne compte plus les victoires multiples : 9 le 13 août et 7 le 21.
Le 04.09.43, il décroche les Feuilles de chêne, suivies des Glaives dès le 22 !
Il commence une nouvelle série impressionnante le 5 octobre, revendiquant 32 victoires en 10 jours. Le 14 octobre, il trône en tête du palmarès de la Luftwaffe en devenant le premier as à atteindre 250 victoires (en 442 missions de guerre). Les honneurs pleuvent : il est promu *Hauptmann* et reçoit les Diamants le 19 octobre. Il remporte sa 255ème et dernière victoire sur le front Est le 15.11.43.
Il est alors retiré des opérations pour des tournées de propagande. En février 1944, le *Major* Walter Nowotny part se reposer comme *Kommodore* de la JG 101 en France. Le 26.09.44, il forme le *Kommando* Nowotny, une unité expérimentale chargée de tester le Me 262 sous conditions opérationnelles. Il revendique 3 nouvelles victoires avant de tomber à Achmer le 08.11.44 d'une manière un peu mystérieuse, victime d'une panne, de sa propre *flak* ou de chasseurs américains.
Son palmarès fait état de 258 victoires, dont 255 remportées sur le front Est et au moins un quadrimoteur, plus 22 victoires non confirmées.

Josef Priller
RK-S – 101 v.

Josef Priller, dit « Pips », compte parmi les grandes personnalités de la *Jagdwaffe* et appartient au cercle restreint des as ayant dépassé les 100 victoires sur le front Ouest.
Ce Bavarois de naissance (il voit le jour le 26.06.15) entre dans l'armée à 20 ans comme *Fahnenjunker* à l'*Inf.Rgt.* 20. Il obtient sa mutation dans la Luftwaffe et en septembre 39, il est *Oberleutnant* et *Staka* de la 6./JG 51. Il participe très activement aux différentes campagnes s'étendant du printemps à l'automne 40 et à sa 20ème victoire, il reçoit la RK le 19.10.40.
Le 20.11.40, Galland le fait venir dans son escadre pour prendre en charge la 1./JG 26. Il va partager le destin de la JG 26 pendant plus de quatre ans. Le 20.07.41, alors titulaire de 41 victoires, il est décoré des Feuilles de chêne. Le 27 octobre, un Spitfire lui offre sa 65ème victoire.
Le 06.12.41, promu *Hauptmann*, il prend les commandes du III./JG 26 avant de devenir *Kommodore* le 11.01.43. Le 24.02.44, son escadre remporte sa 1 000ème victoire (un B-24 abattu par l'*Oblt.* Walter Matoni). Le 06.06.44, il est présent avec son ailier (*Fw* Wodarczyk) au-dessus des plages du débarquement (contrairement à une belle légende, ils n'y seront pas les seuls représentants de la Luftwaffe !). Le 15.06.44, Priller remporte sa 100ème victoire, un B-24 descendu au-dessus de Chartres.
Devenu entre-temps *Oberstleutnant*, il reçoit les Glaives le 02.07.44. Promu *Oberst* le 1er janvier 1945, il abandonne la JG 26 au *Major* Franz Götz le 27 pour occuper le poste d'inspecteur de la chasse sur le front Ouest.
Après six mois passés dans les geôles alliées, Priller réussit sa reconversion dans le civil, mais il décède d'un infarctus le 20.05.61 après avoir légué sa *Geschichte eines Jagdgeschwaders*, premier historique consacré à une unité de la Luftwaffe.
Revendiquées en 307 missions, ses 101 victoires se décomposent en : 68 Spitfire, 11 Hurricane, 8 B-17, 3 B-24, 3 Blenheim, 2 P-47, 2 P-51, 1 Curtiss 75, 1 P-38, 1 Ventura et 1 B-25.

Willi Reschke
RK – 27 v.

Né le 03.02.22, Reschke arrive au front le 20.06.44, au I./JG 302 près de Vienne. Le 2 juillet, il revendique ses 2 premières victoires et le 7, il aborde volontairement un B-24 après que ses armes se sont enrayées. Le 24 août, il est abattu par des P-51 et doit sauter en parachute. Cinq jours plus tard, c'est un autre Bf 109G-6 qui lui tire dessus par erreur et Reschke doit atterrir sur le ventre. Fin août, il en est à 14 victoires confirmées.
En septembre, son unité est transformée sur Fw 190A-8 et est rebaptisée III./JG 301. Elle participe à la bataille de Berlin. Le 01.01.45, il revendique sa 22ème victoire (un B-17), mais doit à nouveau évacuer son avion en flammes. En mars 45, il est transféré au *Stab* et, à bord d'un Ta 152, il abat un Tempest le 14 avril. Le 20 avril, il est l'un des tout derniers récipiendaires de la RK.
En 48 missions, il a obtenu 27 victoires, dont 20 contre des quadrimoteurs.

Werner Schroer
RK-S – 114 v.

Encore un as de la « vieille garde », auquel seule la fin des hostilités mettra un terme à la carrière.
Werner Schroer est né le 12.02.18 et commence sa carrière dans la Luftwaffe comme mécanicien. Après avoir obtenu son brevet de pilote, le 27.08.40 il est affecté à la 2./JG 27. Il participe à la fin de la bataille d'Angleterre, mais ne remporte aucune victoire.
En mars 41, son groupe part pour l'Afrique du Nord. Schroer abat son premier avion ennemi le 19.04.41. À la fin de l'année, son palmarès fait état de 7 victoires. En mars 42, il prend les fonctions d'*Adjutant* du I./JG 27 avant de devenir *Staka* de la 8./JG 27 tros mois plus tard. En juillet, il revendique 16 victoires, puis 13 en septembre (dont 6 dans la seule journée du 15) pour atteindre le total de 40. Le mois d'octobre lui apporte 15 nouveaux succès et, le 20, la RK.
Le 22.04.43, il est promu *Kommandeur* du II./JG 27. Avec son groupe qui opère depuis la Sicile et le Sud de l'Italie, il revendique 22 victoires (dont 12 quadrimoteurs) entre le 29 avril et le 23 juillet. Le 02.08.43, il reçoit les Feuilles de chêne; il est alors *Hauptmann* et titulaire de 84 victoires.
En août 43, le II./JG 27 gagne Wiesbaden pour participer à la défense du Reich. Le 6 septembre, il revendique trois B-17. Le 03.03.44, le *Major* Schroer remporte sa 99ème victoire et prend le commandement du III./JG 54. Le 21.07.44, il est transféré à l'arrière comme instructeur. Il ne revient au front que le 14.02.45 comme *Kommodore* de la JG 3. Deux jours plus tard, il se voit décerner les Glaives.
Werner Schroer est décédé en février 1985.
Son palmarès est de 114 victoires, dont 12 à l'Est et 26 quadrimoteurs, en 197 missions.

Hannes Trautloft
RK – 57 v.

Hannes Trautloft ne brille ni par ses décorations ni par son palmarès personnel. Il n'en a pas moins été l'une des plus grandes figures de la Luftwaffe, chef charismatique, excellent organisateur et brillant tacticien.
Né le 03.03.12, Hannes Trautloft entre dans la Luftwaffe en 1935. Un an plus tard, il fait partie des six premiers pilotes allemands envoyés en Espagne, où il remporte 4 victoires. Il s'occupe ensuite de la mise au point du Bf 109 et remporte un concours au meeting de Zürich en 1937.
Au début de la guerre, il est *Hauptmann* et *Staka* de la 2./JG 77 qu'il abandonne le 19.09.39 pour devenir *Kommandeur* du III./JG 51. Le 25.08.40, il prend le commandement de la JG 54. Le 22.06.41, jour de l'attaque allemande contre l'URSS, Trautloft remporte sa 9ème victoire et le 27 juillet, sa 20ème, ce qui lui vaut de décrocher la RK.
Le 05.07.43, il quitte la « *Grünherz* » pour devenir *Inspizient Ost* dans l'état-major de Galland. La fin de la guerre le trouve *Oberst* et commandant la 4. *Fliegerschuledivision*, un poste où ses prises de position ne peuvent pas déranger le haut commandement.
Lorsque la nouvelle Bundesluftwaffe voit le jour, Trautloft reprend du service comme *Generalleutnant*. Après plusieurs postes à hautes responsabilités, il prend sa retraite en juin 1970. Hannes Trautlot s'est éteint le 12.01.95.

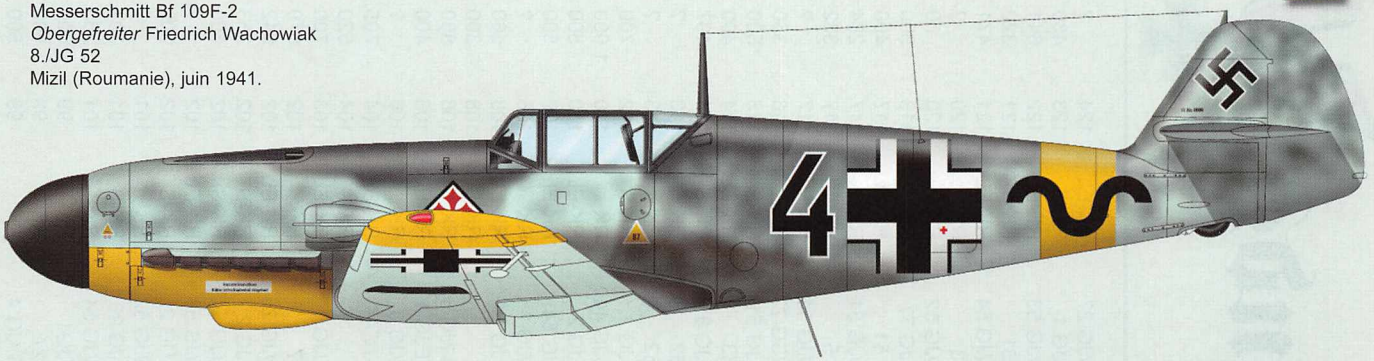
Kurt Ubben
RK-EL – 110 v.

Né le 18.11.11, Kurt Ubben est *Oberfeldwebel* au III./JG 77 quand éclate la guerre. Promu officier, il prend le commandement de la 8./JG 77 en août 40. Pendant les opérations de Crète, il bombarde le cuirassé *Warspite* avec W-D. Huy. En septembre 41, il devient *Kommandeur* du III./JG 77 et reçoit la RK le 04.09.41 après sa 28ème victoire, puis les Feuilles de chêne le 12.03.42 après sa 69ème. Il remporte sa 100ème victoire le 14.01.43 en Tunisie.
Avec le grade de *Major*, il est nommé *Kommodore* de la JG 2. Il est abattu en combat contre des P-47 le 27.04.44 et se tue en sautant à trop basse altitude.
Total de 110 victoires, dont 20 à l'Ouest.

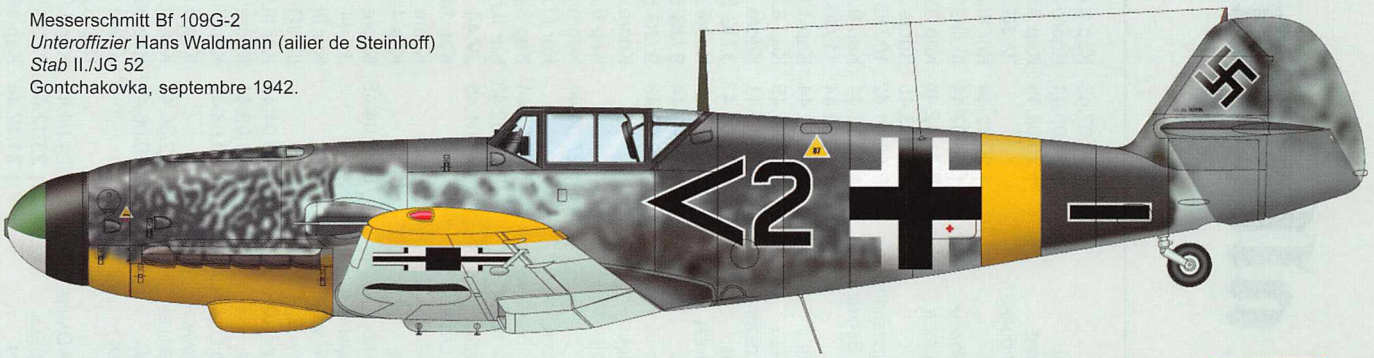
Franz von Werra
RK – 21 v.

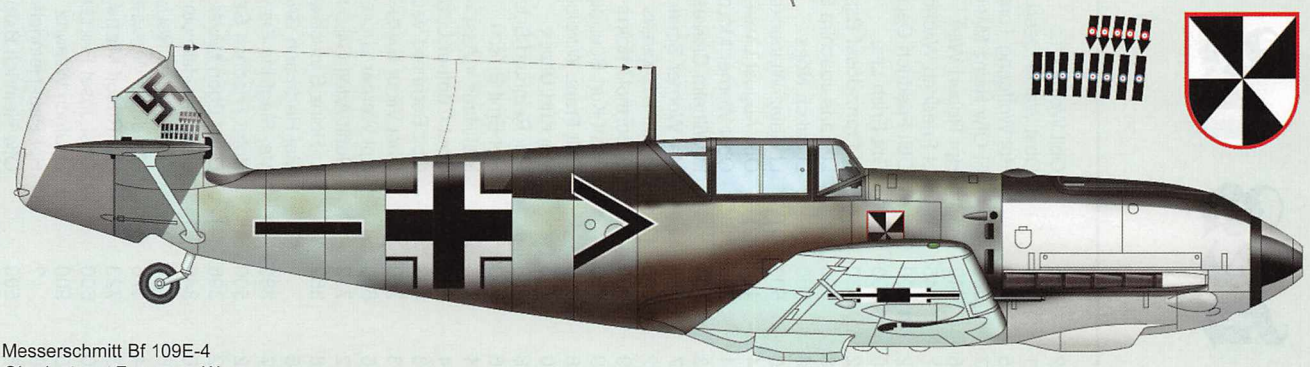
« *The one that got away* », disent les Anglais quand ils parlent de Franz von Werra, car il a la particularité d'avoir été le seul pilote prisonnier allemand à s'être évadé.
Né en Suisse le 13.07.14, Franz von Werra est « vendu » à 15 mois par ses parents de noblesse désargentée à de riches hobereaux allemands. Il entre dans la Luftwaffe et occupe le poste d'*Adjutant* au II./JG 3 lorsqu'éclate la guerre. Le 05.09.40, son avion est abattu au-dessus de l'Angleterre et Werra doit se poser près de Marsden où il est fait prisonnier. Après plusieurs tentatives d'évasion, il est envoyé dans un camp au Canada. Il fausse compagnie à ses geôliers et regagne l'Allemagne le 18.04.41, où il est fêté comme un héros. Fin juin 1941, il prend le commandement du I./JG 53, mais le 25.10.41, il est victime d'une panne de moteur et disparaît noyé dans la mer du Nord près de Vlissingen.
Franz von Werra compte 21 victoires, dont 13 sur le front Est.

Messerschmitt Bf 109F-2
Obergefreiter Friedrich Wachowiak
8./JG 52
Mizil (Roumanie), juin 1941.

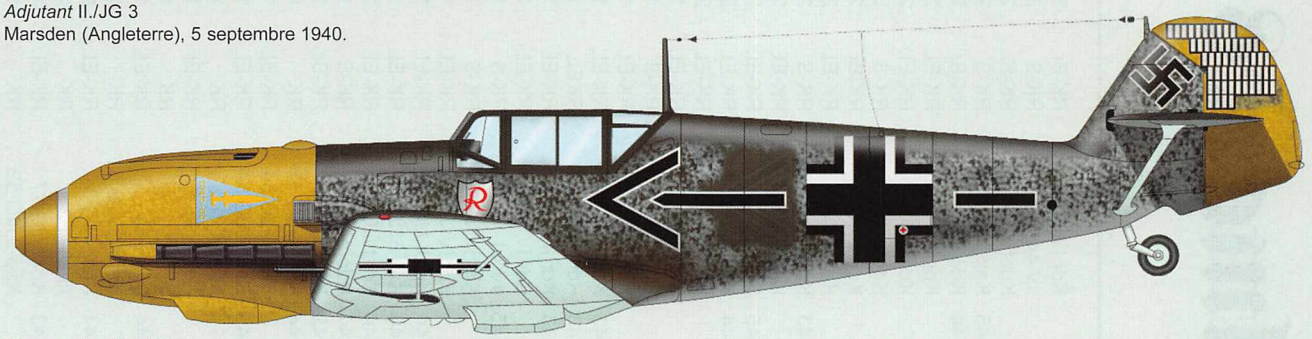


Messerschmitt Bf 109G-2
Unteroffizier Hans Waldmann (ailier de Steinhoff)
Stab II./JG 52
Gontchakovka, septembre 1942.

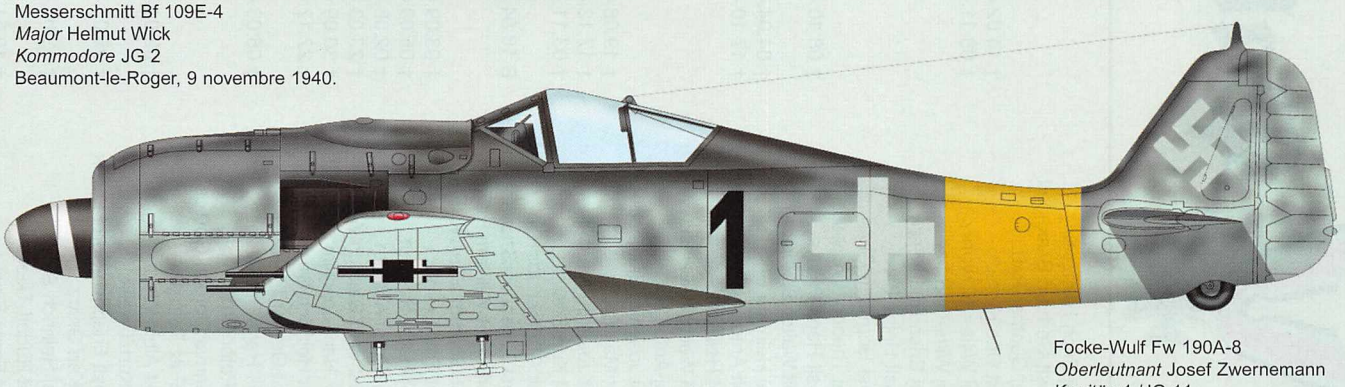




Messerschmitt Bf 109E-4
Oberleutnant Franz von Werra
Adjutant II./JG 3
Marsden (Angleterre), 5 septembre 1940.



Messerschmitt Bf 109E-4
Major Helmut Wick
Kommodore JG 2
Beaumont-le-Roger, 9 novembre 1940.



Focke-Wulf Fw 190A-8
Oberleutnant Josef Zwernemann
Kapitän 1./JG 11
Rotenburg, mai 1944.

© P-A. Tilley - 2001

Palmarès des as allemands

Maj Erich Hartmann		Kdr I./JG 52	RK-Br	352	825		Oblt Wolf Ettel	† 17.07.43	Kap 8./JG 27	RK-EL	124	?	
Obslt Gerhard Barkhorn		JV 44	RK-S	301	1 104		Obst Walter Oesau	† 11.05.44	Kdore JG 1	RK-S	123	430	
Maj Günther Rall		Kdore JG 300	RK-S	275	700		Hpt Wolfgang Tonne	† 20.04.43	Kap 3./JG 53	RK-EL	122	641	
Oblt Otto Kittel	† 14.02.45	Kap 2./JG 54	RK-S	267	583		Fj-Ofw Heinz Marquardt		IV./JG 51	RK	121	320	
Maj Walter Nowotny	† 08.11.44	Kdo Nowotny	RK-Br	258	442		Hpt Robert Weiß	† 29.12.44	Kdr III./JG 54	RK-EL	121	471	
Maj Wilhelm Batz		Kdr II./JG 52	RK-EL	237	445		Lt Friedrich Wachowiak	† 16.07.44	III./JG 3	RK	120	?	[8]
Maj Erich Rudorffer		Kdr II./JG 7	RK-EL	222	1 000		Oblt Friedrich Obleser	B 31.12.44	Kap 8./JG 52	RK	120	50	
Obslt Heinz Bär		Kdore JV 44	RK-S	220	1 000		Obt Erich Leie	† 07.03.45	Kdore JG 77	RK	118	500	
Obst Hermann Graf		Kdore JG 52	RK-Br	212	830		Lt Franz-Josef Beerenbrock	P 09.11.42	10./JG 51	RK-EL	117	400	
Maj Theodor Weißenberger		Kdore JG 7	RK-EL	208	500		Lt Hans-Joachim Birkner	† 14.12.44	Kap 9./JG 51	RK	117	284	
Obslt Hans Philipp	† 08.10.43	Kdore JG 1	RK-S	206	500		Lt Jakob Norz	† 16.09.44	11./JG 5	RK	117	332	
Oblt Walter Schuck		Kap 3./JG 7	RK-EL	206	500	[1]	Lt Heinz Wernicke	† 27.12.44	Kap 1./JG 54	RK	117	?	
Maj Heinrich Ehrler	† 04.04.45	Stab/JG 7	RK-EL	204	400	[2]	Oblt August Lambert	† 17.04.45	Kap 8./SG 77	RK	116	350	
Oblt Anton Hafner	† 17.10.44	Kap 8./JG 51	RK-EL	204	795		Obst Werner Mölders	† 22.11.41	Kdore JG 51	RK-Br	115	500	
Hpt Helmut Lipfert		Kdr I./JG 53	RK-EL	203	700		Lt Wilhelm Crinius	P 13.01.43	3./JG 53	RK-EL	114	400	
Hpt Walter Krupinski		JV 44	RK-EL	197	1 100		Maj Werner Schroer		Kdore JG 3	RK-S	114	197	
Maj Anton Hackl		Kdore JG 11	RK-S	192	1 000	[3]	Lt Hans Dammers	† 17.03.44	9./JG 52	RK	113	?	[9]
Hpt Joachim Brendel		Kdr III./JG 51	RK-EL	189	950		Lt Berthold Korts	† 29.08.43	9./JG 52	RK	113	?	
Hpt Max Stotz	† 19.08.43	Kap 5./JG 54	RK-EL	189	700		Obslt Kurt Bühligen		Kdore JG 2	RK-S	112	700	
Hpt Joachim Kirschner	† 17.12.43	Kdr IV./JG 27	RKEL	188	600		Oblt Franz Woidich		Kap 6./JG 400	RK	110	1 000	
Hpt Kurt Brändle	† 03.11.43	Kdr II./JG 3	RK-EL	180	700		Maj Kurt Ubben	† 27.04.44	Kdore JG 2	RK-EL	110	500	
Oblt Günther Josten		Kdr IV./JG 51	RK-EL	178	420		Maj Reinhard Seiler		Kdr I./JG 54	RK-EL	109	500	
Obst Johannes Steinhoff	B 18.04.45	JV 44	RK-S	176	993		Hpt Emil Bitsch	† 15.03.44	Kap 8./JG 3	RK	108	?	
Oblt Ernst-Wilhelm Reinert		Kdr IV./JG 27	RK-S	174	715		Maj Hans « Assi » Hahn	P 21.02.43	Kdr II./JG 54	RK-EL	108	560	
Hpt Günther Schack		Kdr IV./JG 3	RK-EL	174	780		Obst Günther Lützow	† 24.04.45	JV 44	RK-S	108	300	
Hpt Emil Lang	† 03.09.44	Kdr II./JG 26	RK-EL	173	403		Oblt Bernhard Vechtel		Kap 14./JG 51	RK	108	860	
Hpt Heinz Schmidt	† 05.09.43	Kap 6./JG 52	RK-EL	173	700		Obst Viktor Bauer		Kdore EJG 1	RK-EL	106	400	
Maj Horst Ademeit	† 02.08.44	Kdr I./JG 54	RK-EL	166	600		Hpt Werner Lucas		Kap 4./JG 3	RK	106	?	
Obst Wolf-Dietrich Wilcke	† 23.03.44	Kdore JG 3	RK-S	162	732		Genlt Adolf Galland	B 26.04.45	Kdore JV 44	RK-Br	104	705	
Hpt Hans-Joachim Marseille	† 30.09.42	Kap 3./JG 27	RK-Br	158	382		Lt Heinz Sachsenberg		JV 44	RK	104	520	
Hpt Heinrich Sturm	† 22.12.44	Kap 4./JG 52	RK	158	?		Maj Hartmann Grasser		Kdr III./JG 1	RK-EL	103	700	
Oblt Gerhard Thyben		Kap 7./JG 54	RK-EL	157	385		Maj Siegfried Freytag		III./JG 7	RK	102	879	
Oblt Hans Beißwenger	† 06.03.43	Kap 6./JG 54	RK-EL	152	500		Hptm Friedrich Geißhardt	† 06.04.43	Kdr III./JG 26	RK-EL	102	642	
Lt Peter Düttmann		5./JG 52	RK	152	398	[4]	Obslt Egon Mayer	† 02.03.44	Kdore JG 2	RK-S	102	353	
Genmaj Gordon Gollob		Kdore JG 77	RK-Br	150	340		Oblt Max-Hellmuth Ostermann	† 09.08.42	Kap 7./JG 54	RK-S	102	300	
Lt Fritz Tegtmeier		JG 7	RK	146	530		Oblt Herbert Rollwage		Kap 5./JG 53	RK-EL	102	?	
Oblt Albin Wolf	† 02.04.44	6./JG 54	RK-EL	144	176	?	Maj Josef Wurmheller	† 22.06.44	Kdr III./JG 2	RK-S	102	300	
Lt Kurt Tanzer		Kap 13./JG 51	RK	143	723		Hpt Rudolf Miethig	† 10.06.43	Kap 3./JG 52	RK	101	?	
Obslt Friedrich-Karl Müller	† 25.05.44	Kdore JG 3	RK-EL	140	600		Obst Josef Priller		Kdore JG 26	RK-S	101	307	
Lt Karl Gratz		III./JG 52	RK	138	900		Lt Ulrich Wernitz		Kap 3./JG 54	RK	101	250	
Maj Heinrich Setz	† 13.03.43	Kdr I./JG 27	RK-EL	138	?		Hpt Paul-Heinrich Dähne	† 24.04.45	Kdr II./JG1	RK	99	600	[10]
Hpt Rudolf Trenkel		Kap 2./JG 52	RK	138	500		Ofw Heinrich Bartels	† 23.12.44	IV./JG 27	RK	99	500	
Hpt Franz Schall	† 10.04.45	Kap 10./JG 7	RK	137	550	[5]	Oblt Hans Schleef	† 31.12.44	Kap 16./JG 4	RK	99	500	[11]
Oblt Walter Wolfrum		Kap 1./JG 52	RK	137	424	[6]	Maj Wolfgang Späte		Kdr I./JG 7	RK-EL	99	350	

Hpt Horst-Günther v. Fassong	† 01.01.45	Kdr III./JG 11	RK	136	?	[7]
Obst Adolf Dickfeld		Kdr II./JG 11	RK-EL	136	?	
Oblt Otto Fönnekod	† 31.08.44	II./JG 52	RK	136	600	
Hpt Karl-Heinz Weber	† 07.06.44	Kdr II./JG 1	RK-EL	136	500	
Maj Joachim Müncheberg	† 23.03.43	Kdore JG 77	RK-S	135	500	
Oblt Hans Waldmann	† 18.03.45	Kap 3./JG 7	RK-EL	134	527	
Hpt Alfred Grislawski		Kdr III./JG 53	RK-EL	133	800	
Maj Johannes Wiese		Kdore JG 77	RK-EL	166	480	
Maj Adolf Borchers		Kdr III./JG 52	RK	132	800	
Maj Erwin Clausen	† 04.10.43	Kdr I./JG 11	RK-EL	132	?	
Hpt Wilhelm Lemke	† 04.12.43	Kdr II./JG 3	RK-EL	131	?	
Obst Herbert Ihlefeld		Kdore JG 1	RK-S	130	1 000	
Oblt Heinrich Sterr	† 26.11.44	Kap 11./JG 54	RK	130	?	
Maj Franz Eisenach		Kdr I./JG 54	RK	129	317	
Obslt Walther Dahl		Kdore JG 300	RK-EL	128	?	
Hpt Franz Dörr		Kdr III./JG 5	RK	128	437	
Lt Rudi Rademacher		11./JG 7	RK	126	?	
Oblt Josef Zwernemann	† 08.04.44	Kap 1./JG 11	RK-EL	126	600	
Lt Gerhard Hoffmann	† 17.04.45	4./JG 52	RK	125	?	
Obst Dietrich Hrabak		Kdore JG 54	RK-EL	125	1 000	

Ofw Leopold Steinbatz	† 15.06.42	9./JG 52	RK-S	99	300
Lt Horst Hannig	† 15.05.43	Kap 2./JG 2	RK-EL	98	350
Obst Gustav Rödel		Kdore JG 27	RK-EL	98	980
Lt Rudi Rademacher		11./JG 7	RK	97	500
Lt Hermann Schleinhege		Kap 8./JG 54	RK	97	484
Maj Diethelm v. Eichel-Streiber		JV 44	RK	96	?
Oblt Heinrich Höfemeier	† 07.08.43	I./JG 51	RK	96	490
Lt Leopold Münster	† 08.05.44	II./JG 3	RK-EL	95	500
Ofw Anton Döbele	† 11.11.43	3./JG 54	RK	94	458
Oblt Heinrich Klöpper	† 29.11.43	Kap 7./JG 1	RK	94	500
Ofw Rudolf Müller	P 19.04.43	6./JG 5	RK	94	?
Maj Rudolf Resch	† 11.07.43	Kdr IV./JG 51	RK	94	?
Obslt Helmut Bennemann		Kdore JG 53	RK	93	400
Ofw Edmund Roßmann	P 09.07.43	7./JG 52	RK	93	640
Maj Siegfried Schnell	† 25.02.44	Kdr IV./JG 54	RK-EL	93	500
Oblt Gerhard Loos	† 06.03.44	Stab/JG 301	RK	92	?
Oblt Oskar Romm	B 24.04.45	Kdr IV./JG 3	RK	92	283
Oblt Anton Resch		Kap 3./JG 52	RK	91	210
Lt Georg Schentke	D 25.12.42	9./JG 3	RK	90	?

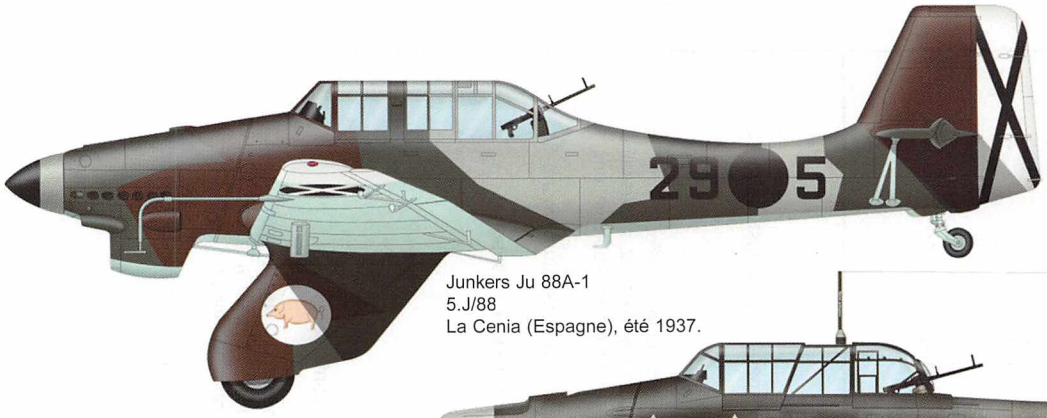
Ces as de la 8./JG 52 représentent plus de 500 victoires à eux trois !
De gauche à droite, l'*Unteroffizier* Friedrich Wachowiak (palmarès estimé entre 120 et 140 victoires), l'*Oberleutnant* Günther Rall (275) et l'*Unteroffizier* Karl Gratz (138).
Derrière eux, le Bf 109F de Rall, « 13 » et marque du troisième groupe noirs. L'appareil porte l'insigne de la *Staffel* (croix de Malte rouge dans un losange banc bordé de noir) en avant du pare-brise, mais il ne porte aucune marque de victoires.
(Bundesarchiv - Coblence)

Légendes

Ne sont mentionnés que les pilotes de chasse de jour, à l'exception d'August Lambert, pilote d'une *Schlachtgeschwader*.
Colonne 1 : nom, prénom et dernier grade porté par le pilote.
Colonne 2 : date de mise hors de combat (B : blessé, D : disparu).
Colonne 3 : dernière affectation au front. Ne sont pas prises en compte les affectations en état-major ou dans des formations non combattantes. L'unité indiquée n'est pas nécessairement celle avec laquelle le pilote a remporté la majorité de ses victoires. Abbréviations = Kdore : *Kommodore*; Kdr : *Kommandeur*; Kap : *Staffelkapitän*.
Colonne 4 : décorations. Dans tous les cas, la RK (*Ritterkreuz*) avec, éventuellement, EL (*Eichenlaub*), S *(Schwerter*) et Br (*Brillanten*).
Colonne 5 : nombre de victoires connues (y compris celles remportées en Espagne).
Colonne 6 : nombre de missions de guerre réalisées.

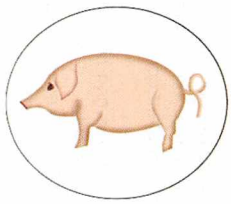
Renvois

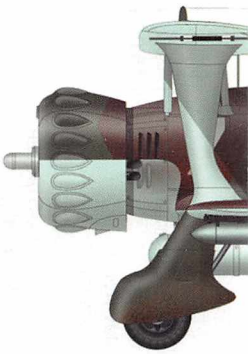
[1] Probablement 8 victoires supplémentaires sur Me 262 non confirmées.
[2] 220 victoires selon d'autres sources.
[3] Aurait obtenu 24 victoires supplémentaires non homologuées à la fin de la guerre.
[4] Aurait obtenu 42 victoires supplémentaires non homologuées à la fin de la guerre. Parmi celles homologuées figurent... 2 chars comptant comme victoires aériennes !
[5] 133 victoires selon d'autres sources.
[6] Aurait obtenu 40 victoires supplémentaires non homologuées faute de témoin oculaire.
[7] Total exact inconnu; il s'agit d'une estimation
[8] Total exact inconnu, entre 120 et 140 victoires probablement.
[9] Aurait obtenu 23 victoires suplémentaires non homologuées.
[10] Total exact inconnu; pourrait être supérieur à 100.
[11] Total exact inconnu; pourrait être supérieur à 100.



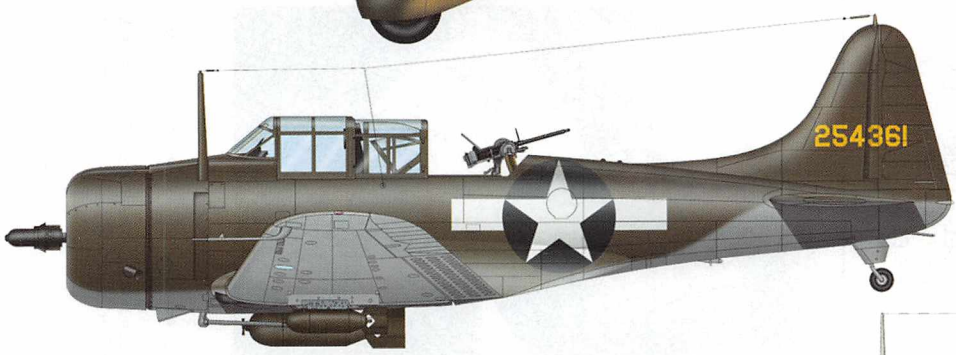
Junkers Ju 88A-1
5.J/88
La Cenia (Espagne), été 1937.

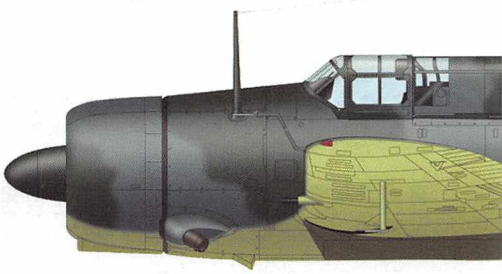
Junkers Ju 87B-2
209ª *Squadriglia B.a.T.*
Martuba (Libye), décembre 1941.



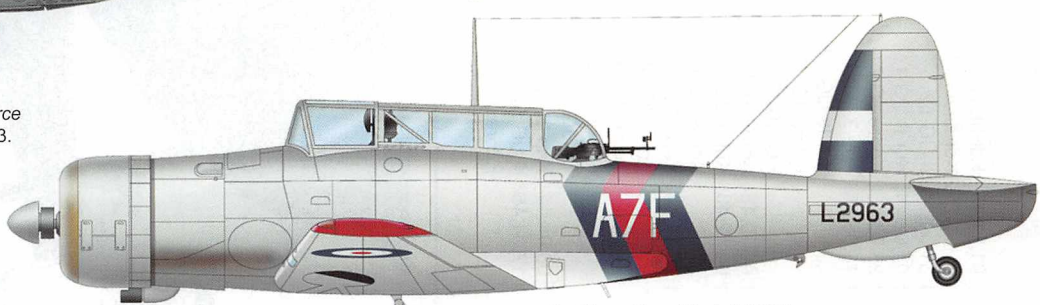


Junkers Ju 87D-1
Oberst Walter Siegel, *Kommodore* St.G.3
Gambut (Libye), novembre 1942.



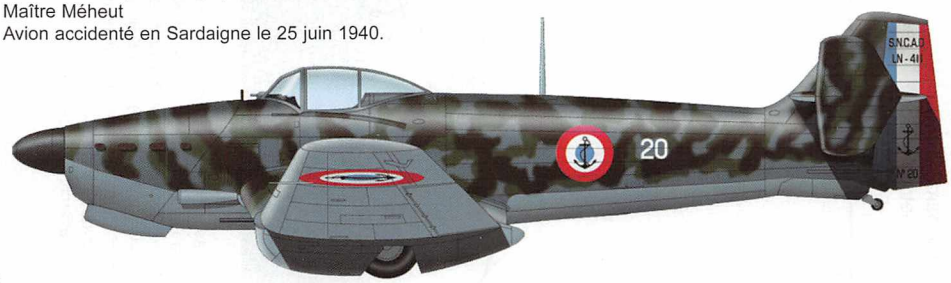


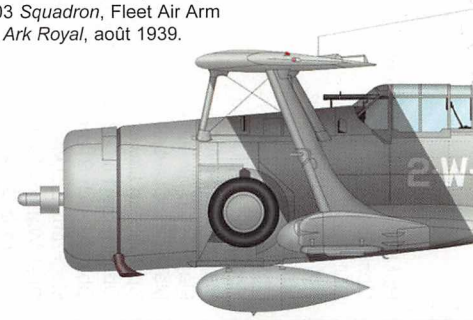
Douglas A-24B-1-DT (42-54361)
531st *Fighter-Bomber Squadron*, 7th *Air Force*
Makin (archipel des Gilbert), décembre 1943.



Blackburn Skua Mk. I (L2963)
N° 803 *Squadron*, Fleet Air Arm
HMS *Ark Royal*, août 1939.

Loire-Nieuport L-N.411 n° 20
Escadrille AB2, Aéronautique navale
Maître Méheut
Avion accidenté en Sardaigne le 25 juin 1940.



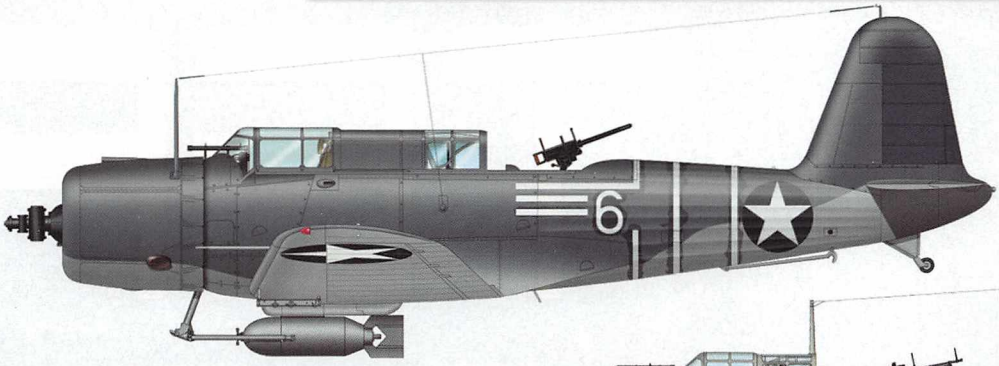


Curtiss SBC-4 (BuAer 4204)
2 *Marine Air Wing Headquarters*
San Diego (Californie), automne 1941.

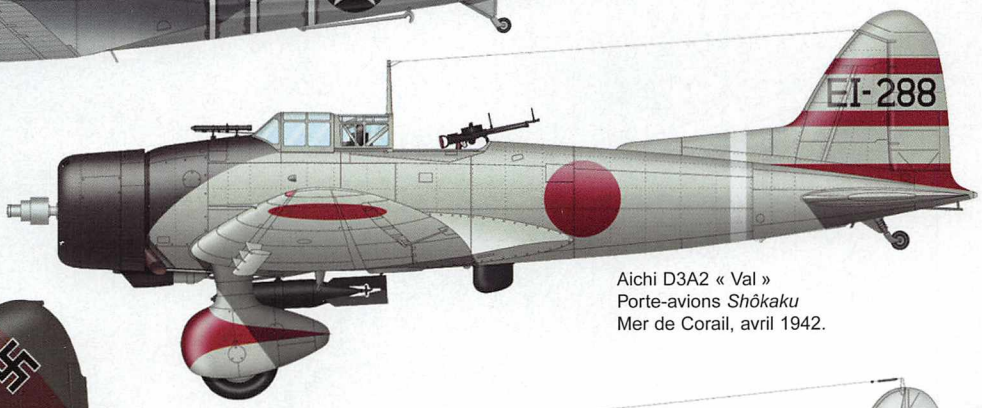
© P.-A. Tilley - 2001

Dive-bombers

Bombardiers en piqué



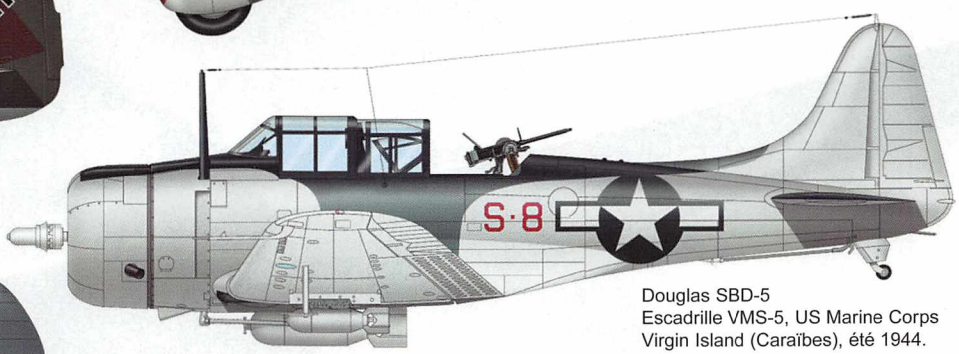
Vought SB2U-3 (BuAer 2045)
Escadrille VMSB-241, US Marine Corps
2nd Lieutenant J.H. Marmande et *Private* E.M. Colvin.
Abattus à Midway le 4 juin 1942.



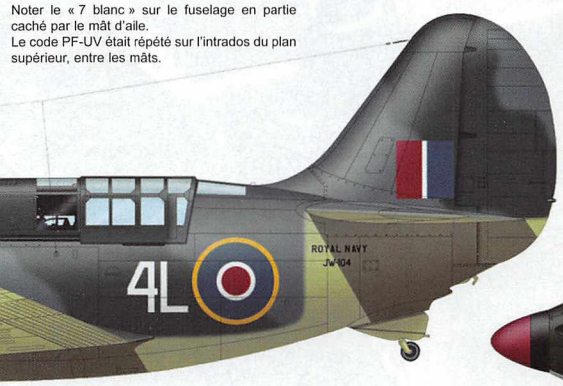
Aichi D3A2 « Val »
Porte-avions *Shôkaku*
Mer de Corail, avril 1942.

Henschel Hs 123A-1 (PF+UV)
Erg.St./Sch.G. 1
Novotcherkask (été 1942).

Noter le « 7 blanc » sur le fuselage en partie caché par le mât d'aile.
Le code PF-UV était répété sur l'intrados du plan supérieur, entre les mâts.

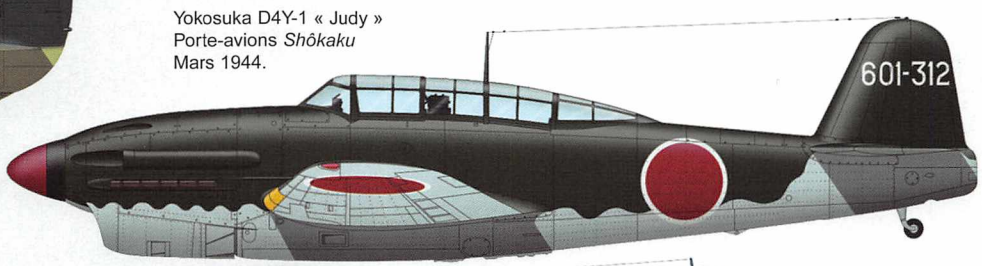


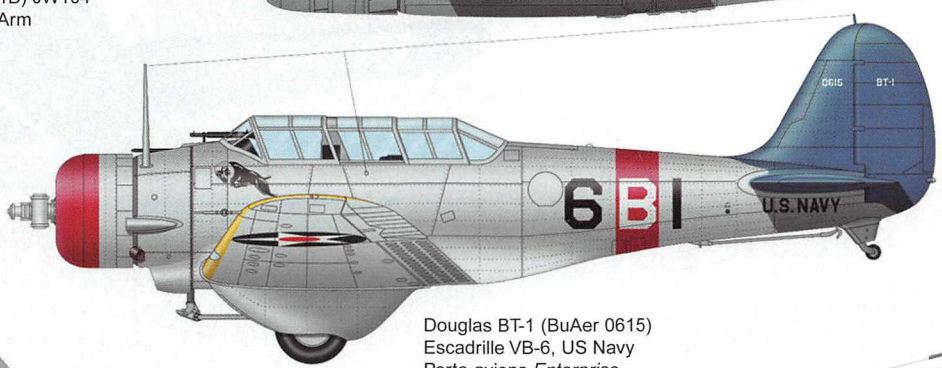
Douglas SBD-5
Escadrille VMS-5, US Marine Corps
Virgin Island (Caraïbes), été 1944.



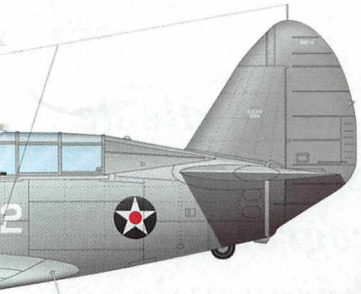
Curtiss Helldiver Mk. I (SBW-1B) JW104
N° 1820 *Squadron*, Fleet Air Arm
HMS *Arbitery*, été 1944.

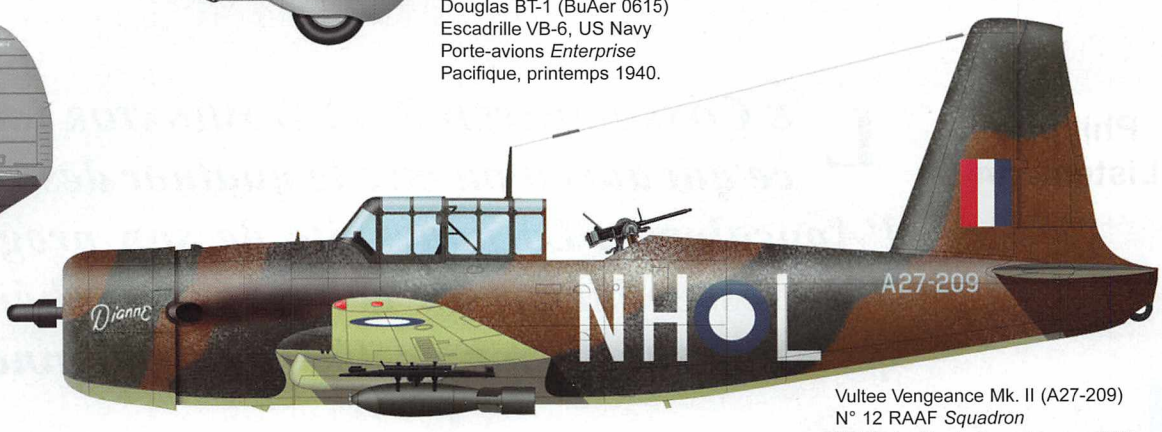
Yokosuka D4Y-1 « Judy »
Porte-avions *Shôkaku*
Mars 1944.





Douglas BT-1 (BuAer 0615)
Escadrille VB-6, US Navy
Porte-avions *Enterprise*
Pacifique, printemps 1940.





Vultee Vengeance Mk. II (A27-209)
N° 12 RAAF *Squadron*
Batchelor (Australie, printemps 1943.

TER

Philippe Listemann

Le Consolidated B-32 Dominator fait partie de ce qui aurait pu être le quatuor des cavaliers de l'Apocalypse. La poursuite de son programme va plus ressembler à un acharnement thérapeutique qu'à une succession de décisions rationnelles.

MINATOR

Le Convair B-32

Le deuxième prototype (41-142) était, comme le premier, équipé d'une double dérive. Sous la pression de l'USAAF, l'appareil va considérablement évoluer. (San Diego Aerospace Museum)

Quand le programme des bombardiers stratégiques américain atteint le stade de la production à la fin des années trente, l'USAAC ne voit dans les B-17 et B-24 qu'une étape intermédiaire vers ce qu'il veut vraiment, c'est-à-dire un bombardier capable de voler entre 20 000 et 30 000 pieds et capable de se défendre par lui-même. Le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale en septembre 1939 va donner l'impulsion nécessaire à la poursuite concrète du projet et en novembre 1939, le général H.H. Arnold demande au *War Department* d'établir un cahier des charges (connu sous le nom de XCV-218-A) pour un bombardier quadrimoteur à long rayon d'action doté de performances supérieures à celles des B-17 et B-24. Après l'approbation du *War Department*, le cahier des charges est soumis aux différents constructeurs le 29 janvier 1940. Celui-ci constitue un véritable défi. En effet, il est demandé que le futur bombardier puisse voler avec 900 kg de bombes (2 000 livres) sur une distance de 8 810 kilomètres à une vitesse de croisière de 660 km/h. En suivant le principe de base qui veut que ce bombardier aille haut, il faut qu'il soit équipé d'un système de pressurisation, une technologie qui commence à peine à être explorée. Le 8 avril 1940, quatre constructeurs soumettent leurs propositions : Boeing le XB-29, Lockheed le XB-30, Douglas le XB-31 et Consolidated le XB-32 [1]. Une première étude entraîne le retrait des projets de Lockheed et de Douglas, laissant Boeing et Consolidated seuls dans la compétition, ceux-là même qui produisent alors pour le compte de l'*Air Corps* les bombardiers stratégiques du moment.

Un TB-32. Cete version d'entraînement se distinguait extérieurement par la dépose de l'armement. (MAP)

Consolidated avec son modèle 33 (XB-32) possède un léger avantage sur son concurrent, puisque le B-24 dispose d'une avancée technique par rapport au B-17. Il est donc naturel que Consolidated s'inspire du B-24 pour créer le B-32. Mais cela reste un avion totalement nouveau par la taille (5 mètres en plus pour la longueur, 7 pour l'envergure), le nez, qui est complètement redessiné et bien sûr, les moteurs qui vont disposer chacun de 1 000 ch supplémentaires. Si l'on y ajoute l'"installation de tourelles rétractables télécommandées et du dispositif de pressurisation, le poids du XB-32 atteint 45,9 tonnes, là où le B-24 fait figure de poids léger avec ses 25,5 tonnes... On imagine la marche technique et technologique que cela représente pour les ingénieurs. Le 6 septembre 1940, le projet définitif est approuvé par l'*Air Corps* et un contrat pour la construction de deux prototypes est signé peu après. Il est par la suite amendé avec l'ajout d'un troisième prototype. Le premier XB-32 doit être livré dans les 18 mois qui suivent la signature du contrat, les deux autres devant suivre à 90 jours d'intervalle. Les travaux continuent malgré quelques doutes sur la stabilité longitudinale de l'appareil. Les équipes d'inspection de l'*Air Corps* sont cependant suffisamment confiantes pour demander à ce que les 13 YB-32 de pré-série soit développés en parallèle aux XB-32.

Le premier XB-32, qui reçoit le nom de baptême de Dominator [2], sort de l'usine de San Diego, siège de Consolidated, le 1er septembre 1942, soit six mois après la date limite contractuelle. Ce retard est dû à la mise au point du dispositif de pressurisation et de rétraction des tourelles, domaines novateurs pour l'époque. Boeing connaît d'ailleurs le même genre de difficultés et son projet est aussi retardé, puisque le premier XB-39 sort après le XB-32. Malgré cela, l'état major américain demande à ce que l'avion vole dans les plus brefs délais, même s'il doit le faire dépourvu de certains de ses accessoires. Si effectivement la situation militaire du moment explique ce stress manifeste, l'état-major fait abstraction totale des avancées techniques du XB-32. Entretemps, le B-32 est inclus dans un plan de développement, arrêté en août 1941. Une force aérienne constituée de 98 groupes de bombardement doit voir le jour dont 68 doivent être des « *very heavies* », constitués de B-29 et B-32. Ce plan a pour objectif clairement établi la destruction du potentiel industriel allemand. Les Américains savent déjà qu'ils vont être impliqués dans cette guerre, ce n'est alors qu'une question de temps. Il est possible que les officiers et responsables

aient un peu mis la pression sur Consolidated pour que le XB-32 vole rapidement, puisqu'il est le premier des deux projets à aboutir. Il est peut-être logique de penser que le B-32 constituerait le gros des forces aériennes stratégiques au cours des années suivantes. C'est dans ces conditions que le XB-32 serial 41-141 fait son premier vol le 7 septembre 1942 [3].

Les premiers déboires

Les ennuis commencent dès le premier vol. Au bout d'une vingtaine de minutes, l'un des compensateurs de la double dérive connaît des vibrations inquiétantes qui se propagent à tout l'avion. Russ Rodgers, le pilote d'essai, préfère interrompe ce premier test et faire un atterrissage d'urgence sur la base aérienne de l'USN à North Island. Après avoir apporté les modifications nécessaires, les essais peuvent reprendre. Cependant, d'autres problèmes techniques surviennent, quoique mineurs. Cette fréquence commence à laisser planer des doutes sur la fiabilité du XB-32, au point que les autorités préfèrent annuler en février 1943 la commande des 13 YB-32 du fait des retards qui commencent à s'accumuler. Comme ces avions de pré-série devaient lancer la production même du B-32, il est logique de penser que l'état major de l'AAF commence alors à se désintéresser de l'avion ou au moins émettre quelques doutes sur son avenir au sein de l'AAF. Les choses ne s'arrangent pas quand, le 10 mai 1943, le premier XB-32 s'écrase à cause d'un mauvais fonctionnement des volets lors d'un décollage. Si six membres de l'équipage ne sont que blessés, le pilote Richard McMakin trouve la mort.

Déjà mis à mal par les différents problèmes techniques, la perte du XB-32 entraîne la destruction de certaines données importantes relevées lors des précédents vols. Les prochains essais devront donc avoir lieu sur le deuxième XB-32 (41-142), qui n'est pas encore achevé malgré les exigences du contrat. Un délai de cinq semaines est nécessaire pour que les essais puissent reprendre. Même si Boeing a également perdu un des prototypes du B-29 le 18 février 1943, la tendance à l'état major se précise de plus en plus pour l'annulation du projet du B-32 au profit du B-29 qui commence alors à surmonter ses débuts difficiles [4]. Cependant, le programme est maintenu. Le deuxième XB-32, pratiquement identique au premier, vole le 2 juillet 1943. Avec celui-ci, les inspecteurs de l'AAF formulent de nouveaux griefs, réels ou apparents. En effet, l'armement défensif constitué de tourelles rétractables commandées à distance est fortement critiqué. Les inspecteurs relèvent une trop faible puissance de feu et la présence gênante d'un angle mort au niveau des extrémités d'ailes; de plus ils considèrent qu'aucune des armes défensives ne dispose de munitions en nombre suffisant. Ces critiques sont fortes, au point qu'il est demandé à Consolidated de prévoir des tourelles manuelles.

L'équipe de San Diego continue son travail avec l'épée de Damoclès au-dessus de la tête. Le troisième prototype (41-18336) effectue son premier vol avec plusieurs semaines de retard, le 9 novembre 1943. Mais l'avion, tel que présenté, est encore loin de satisfaire l'AAF. Consolidated sent bien que l'annulation pure et simple du projet n'est pas loin et les dirigeants accompagnent une ultime équipe d'inspection pour essayer de sauver la situation. Celle-ci rend son rapport le 3 décembre. L'avion est jugé obsolète par rapport aux critères des avions de combat en vigueur 1943 et pas moins de douze modifications majeures sont exigées. Les plus significatives concernent :

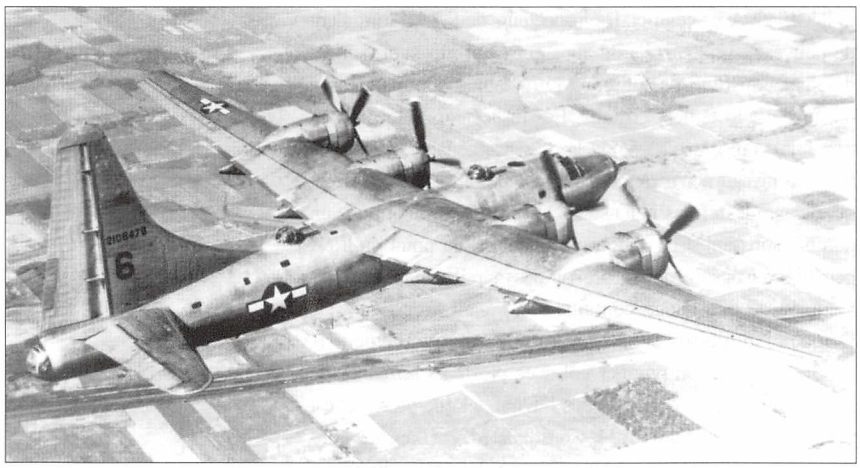
– l'adoption d'une dérive unique, identique à celle du B-29 (ce qui n'a pas vraiment dû plaire !);
– suppression du système de pressurisation [5];
– installation de tourelles défensives manuelles;
– remodelage des nacelles moteurs;
– mise en place d'un système électrique de largage de bombes;
– simplification de la maintenance jugée beaucoup trop lourde.

Il est bien évident que le B-32 sera pratiquement un nouvel avion, au point que Consolidated lui donne le numéro constructeur 34. Pour mettre en place ces modifications, le troisième XB-32 est renvoyé en atelier pour subir les modifications demandées. Quand au deuxième XB-32 (41-142), il continue ses tests en vol sans subir ces modifications.

La production démarre

Malgré tout cela, la production du B-32 commence. Un peu avant la perte du prototype, l'AAF avait commandé en mars 1943 un premier lot de 300 appareils incluant quelques TB-

Le troisième prototype (41-18336) est renvoyé en usine pour subir les modifications imposées par les inspecteurs de l'USAAF – et en particulier l'adoption de la dérive du Boeing B-29.
(San Diego Aerospace Museum)



Vues générales de deux B-32 Dominator de série. La silhouette générale n'est pas sans rappeler celle du PB4Y Privateer, surtout avec l'adoption de la monodérive du B-29. Les tourelles télécommandées, grande innovation du B-32, furent fortement critiquées pour leur implantation inadéquate. (MAP)

32, version d'entraînement à double commande. On peut cependant remarquer que l'état-major américain doit se méfier du B-32, puisqu'il demande une version spécifique pour faciliter la transition, alors que le modèle de Boeing en est dispensé. Avec la poursuite du projet, plusieurs avenants sont apportés au contrat initial qui doit aboutir à la production de 800 B-32 entre 1943 et 1944, mais quand le contrat est annulé en octobre 1945 en raison de la cessation des hostilités, seules 115 machines sont sorties des chaînes de montage. Deux plans de montage sont alors prévus par la firme pour répondre à la demande, à Fort Worth (Texas) où ont été construits les prototypes, et à San Diego (Californie). Mais les délais seront tels que San Diego ne verra la sortie que d'un seul B-32 (44-90486) sur les 500 commandés, livré le 28 juillet 1945 [6].

En plus d'être un avion difficile à entretenir, les choses sont compliquées par la multitude de petit lots de production, chacun étant différent du précédent. Les versions opérationnelles (B-32-1, 5, 20, 21, 25, 30, 35) représentent seulement 74 avions, ne se différenciant que par des détails d'équipement. Il faut cependant noter qu'à partir du lot 30, les avions disposent de renforts au niveau des bord de fuite des ailes, suite à l'apparition de fissures sur les premières machines. Du petit nombre de machines par lot, on peut déduire que le B-32 n'est pas vraiment au point à ce moment-là. Si on prend la concurrence comme référence, les lots comprennent en général de 50 à 100 avions avant l'introduction de modifications en usine. Or, le plus gros lot du B-32 est le lot 25 qui concerne 25 avions, soit deux fois moins que la normale. Il semble que les lots suivants auraient dû comporter au moins 25 avions chacun, mais l'annulation du contrat nous empêche d'en être totalement sûrs.

À ces avions « bons de guerre », s'ajoutent 40 TB-32 qui sont produits en trois lots (TB-32-5, 10, 15). Ces avions font partie du contrat initial et cela sera la seule clause qui sera pleinement honorée par Consolidated. Puisqu'il est destiné à l'entraînement, le TB-32 se voit ôter tout son armement, défensif ou offensif, mais pour rétablir son centre de gravité, des contre-poids totalisant 1 650 kg doivent être répartis dans l'avion. En ajoutant les prototypes et le seul avion produit à Fort Worth, nous arrivons à un total de 115 machines, que l'on peut comparer aux 3 900 B-29 produits au moment de la capitulation japonaise. L'écart est significatif.

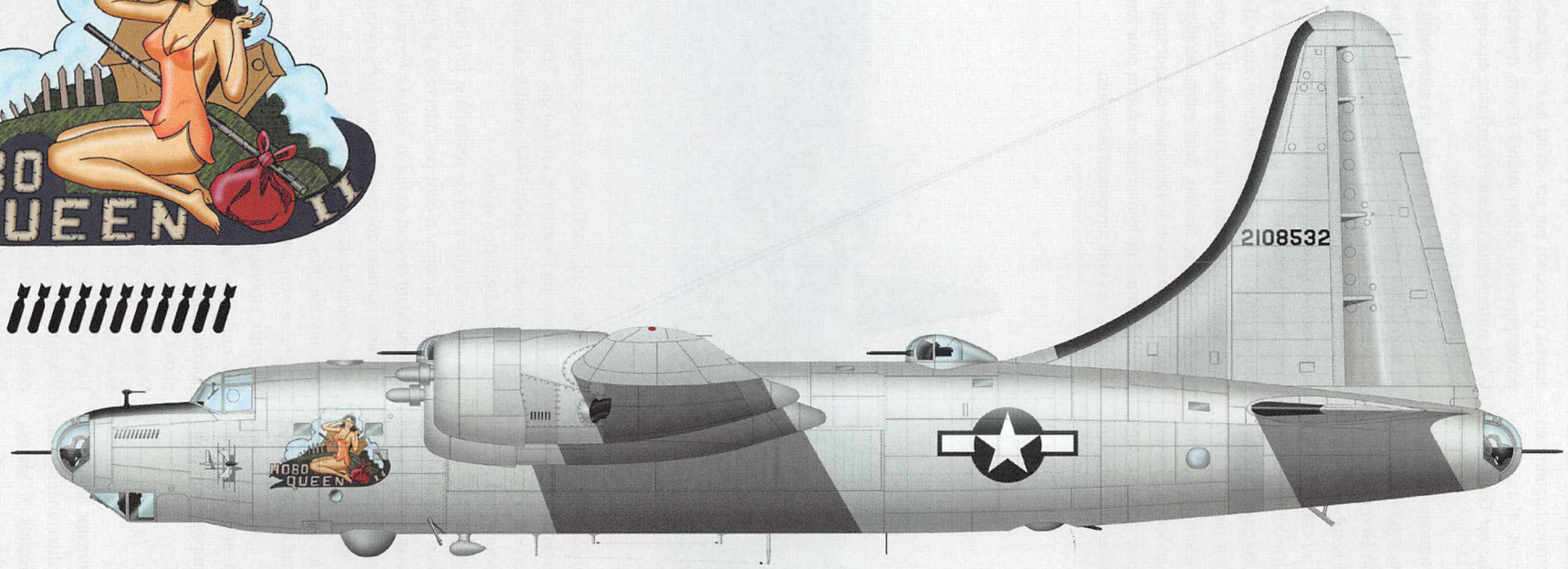
L'entraînement commence

À l'automne 1944, l'état major de l'AAF émet des directives pour préparer les cours d'entraînement spécifiques au Dominator malgré la menace permanente de voir le projet complet annulé. Cela commence en octobre avec la création de la 3704th *Base Unit* à Keesler, dans le Mississippi [7], une unité technique destinée à la formation des mécaniciens cellules et moteurs. Elle est suivie par deux autres unités spécialisées, la 3502nd BU à Chanute (Illinois) et la 3712th BU à San Diego. En même temps est activée à Fort Worth la 2519th BU, unité qui doit former les équipages de B-32. Cette dernière est donc l'unité principale qui doit recevoir les TB-32 et B-32 en vue de transformer les membres d'équipage sortant d'école en une machine efficace et bien huilée.

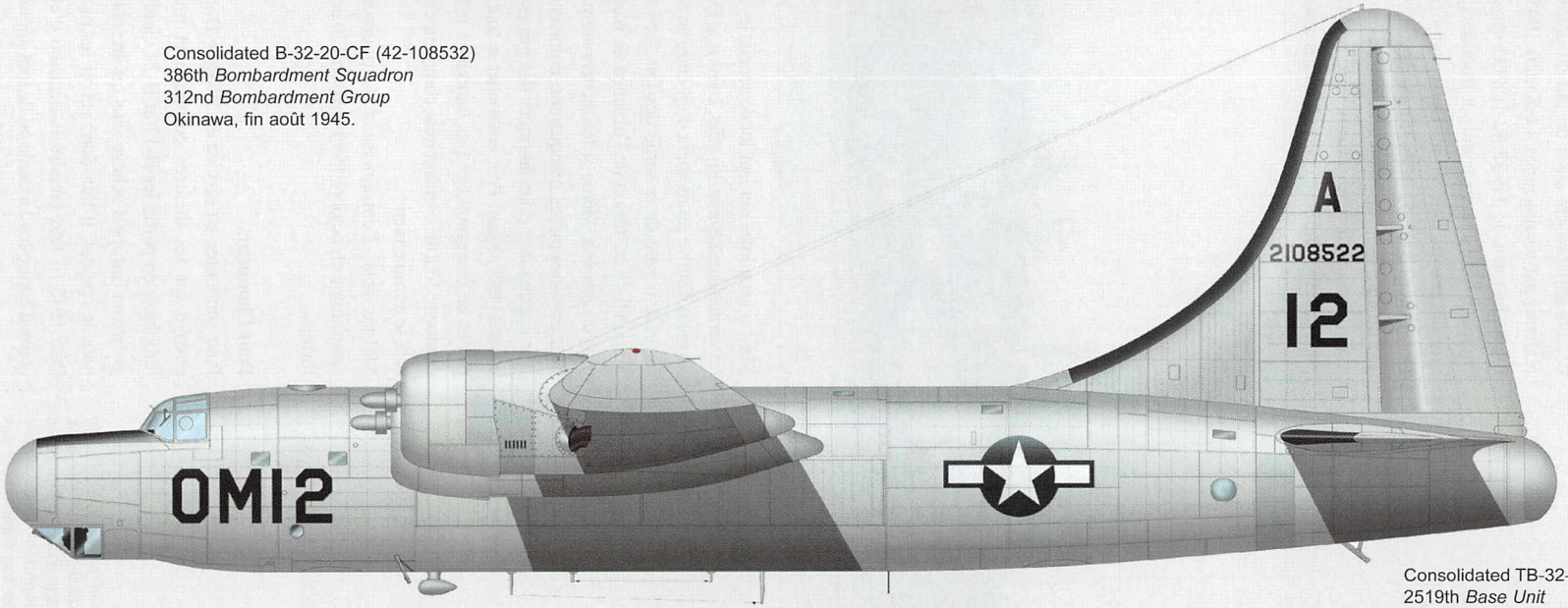
Cependant, ces écoles démarrent avec du matériel en quantité insuffisante. Les futurs mécaniciens du Dominator doivent se contenter de quelques rares manuels d'entretien, qui plus est concernant les premiers modèles et donc différents de ceux qui seront en usage en unité. La mise en place s'éternise et ces écoles ne commenceront à opérer normalement qu'au printemps 1945.

Il en va de même pour la 2519th BU qui ne reçoit son premier TB-32 (42-108489) que fin janvier 1945. La cadence de production étant inférieure aux prévisions, il faut attendre début juillet pour que cette unité atteigne son effectif normal, soit 39 TB-32 et 19 B-32. Au 31 décembre 1944, seules seize machines ont été acceptées par l'AAF mais une, le 42-10472 deuxième avion de série, est victime d'un accident lors de son vol de livraison le 19 septembre 1944. La jambe de train s'affaisse et l'avion termine son atterrissage sur le nez; la cellule étant vrillée, l'avion est réformé.

La production se poursuit en dents de scie avec une moyenne inférieure à un avion tous les deux jours. Cependant au mois de juin 1945, 21 B-32 sont pris en compte – un record. Malgré les retards de livraison, la 2519th reçoit des instructions précises pour sortir des équipages opérationnels le plus vite possible. Cette tâche est facilitée par le fait que la plupart des pilotes, copilotes et autres spécialistes de bord, ont déjà complété leur cours de transformation sur B-24, ce qui réduit le temps de formation pour ces derniers à deux mois. Cette période de deux mois est divisée en deux parties égales. Au cours de la première, chaque spécialiste est formé d'une manière indépendante et l'équipage ne se retrouve au complet qu'au bout d'un mois. Pour ce qui les concerne, les pilotes réalisent au cours de la première phase 50 heures de vol sur TB-32 (25 pour les copilotes). Dans la deuxième phase d'entraînement, les équipages sont regroupés et accomplissent 80 heures de vol, la moitié sur TB-32 et l'autre sur B-32. Dans les



Consolidated B-32-20-CF (42-108532)
386th *Bombardment Squadron*
312nd *Bombardment Group*
Okinawa, fin août 1945.



Consolidated TB-32-15-CF (42-108522)
2519th *Base Unit*
Forth Worth (TX), août 1945.

plans initiaux, l'étape finale aurait dû se dérouler à Mountain Home (Idaho) au sein de la 426th BU dépendant de la 4th *Air Force*, qui avait commencé à recevoir ses premier appareils en mai 1945. Mais pour accélérer la formation, alors que la guerre en Europe est terminée, cette tâche est finalement confiée à la 2519th BU.

L'entraînement au cours de cette période a toujours été pénalisé par le manque de soutien technique, aggravé par le manque de fiabilité de certains systèmes du Dominator. Les défauts apparaissent aussi du fait du grand nombre d'heures réalisées par les machines. Le 8 mars 1945 au cours d'un vol d'entraînement, le TB-32 42-108495 est abandonné par son équipage suite à un incendie sur trois des quatre moteurs, très vite devenu incontrôlable. Deux jours plus tard, un autre Dominator (B-32 42-108475) s'écrase à l'atterrissage à Fort Worth suite à un feu moteur; l'équipage parvient à évacuer, mais l'avion est perdu. Comme le problème persiste, sans pour autant entraîner la perte d'autres machines, une enquête est menée et aboutit à l'installation en usine d'extincteurs pour les moteurs sur les lots suivants. En fait, ces feux moteurs étaient provoqués par un défaut au niveau des montants des parois pare-feu, défaut auquel il sera remédié par la suite. C'est surtout pour redonner confiance aux équipages que les extincteurs sont montés [8].

Une fois ce problème surmonté, un autre surgit : une faiblesse du train d'atterrissage principal qui est à l'origine de trois accidents sur TB-32 en avril 1945, dont deux sont directement imputables au train lui-même. Il est vrai que la phase d'atterrissage reste toujours la plus délicate lors d'un vol et quand on connaît mal la machine (ce qui est le cas lors de la transformation sur type), le train peut souffrir en raison d'une mauvaise anticipation de la réaction de la machine. Lorsque au cours de la première semaine de mai, deux autres accidents surviennent pour la même raison, le Dominator est tout simplement interdit de vol, le temps de trouver une solution pour renforcer le train principal. Les vols reprennent début juin.

Si l'on en juge d'après la présence du B-24 en arrière-plan, il doit s'agir d'un B-32 du 386th *Bombardment Squadron* lors de son déploiement aux Philippines.
(San Diego Air Force Museum)

Mais si les pilotes ont leur lot de soucis, les mécaniciens vivent un véritable casse-tête. En effet, comme le Dominator n'a pas sa forme définitive au moment où il entre en service, il évolue au fur et à mesure de la sortie des lots. Les avions sont parfois immobilisés en raison de l'absence de rechanges qui ne sont plus construites. Même si les ateliers sur place peuvent fabriquer certaines pièces manquantes, il doivent cependant avouer leur impuissance pour fabriquer des pièces qui dépassent leur capacité techniques. Pour couronner le tout, les références des pièces ne correspondent pas toujours à celles figurant sur le catalogue fourni… quand cela commence mal, il est rare que cela se termine bien !

Malgré cela, l'entraînement se poursuit et à la fin du programme en octobre 1945 environ 120 équipages auront été formés.

Pour l'honneur...

Pour son entrée en service en 1944, le Dominator devait être envoyé sur les théâtres européen et méditerranéen pour remplacer en partie les B-17 et B-24 vieillissants [9]. Mais la guerre en Europe s'achève sans qu'un seul équipage soit prêt pour le combat. Il faut donc revoir les plans, et au cours de l'été 1945, il faut prendre la décision d'envoyer le B-32 au combat contre les Japonais ou de tout annuler. Le B-29 qui est opérationnel depuis juin 1944 remplit parfaitement son rôle contre le Japon et la décision ne peut être que politique. Cependant, la méfiance et les déboires entourant le programme du Dominator, ont fait que l'état-major a exigé un test opérationnel en août 1944, avant le moindre déploiement à grande échelle de l'avion.

Les choses auraient pu en rester là si le *Lieutenant-General* George C. Kenney n'était pas intervenu en faveur du B-32. Commandant en chef de la *Far East Air Force*, il a toujours été un chaud partisan des bombardiers à long rayon d'action, seul moyen selon lui de mettre le Japon à genoux. Il avait jusqu'alors suivi de près le développement du B-29 et avait même espéré se voir attribuer quelques unités pour frapper des objectifs japonais dans les Indes Néerlandaises. Cependant ses multiples demandes avaient été toutes refusées. Ne pouvant espérer recevoir le moindre B-29, sauf peut-être en photo, il change de tactique et demande, lors d'un passage à Washington, l'introduction du B-32 au sein de la FEAF. Après avoir rencontré le général Arnold, commandant en chef de l'USAAF, suivi l'essai de deux B-32 spécialement montés à Washington, participé à plusieurs conférences, Kenney demande officiellement le déploiement de quelques Dominator dans sa zone de combat. Si sa requête est acceptée, il est fort probable que ce soit grâce à son argument principal qui est d'ordre économique. Il est évident que la dépense de tant de millions de dollars pour ce programme, malgré ses problèmes, la poursuite de l'entraînement des équipages et de la production, même irrégulière, ne pouvait pas décemment

aboutir à un mur; il fallait au moins donner une chance au Dominator. D'un autre côté, si échec des tests il devait y avoir, cela permettrait d'annuler sans tergiverser le programme B-32. Il semble bien que ce soit cet argument qui ait emporté la décision. Le 27 mars la décision finale est prise et en cas de succès des essais, il est prévu de convertir tous les groupes de B-24 présents dans le Pacifique sur B-32.

Un détachement, constitué de spécialistes et de navigants expérimentés sous la responsabilité du *Colonel* Frank R. Cook, reçoit trois avions. Le 16 mai, après une courte familiarisation, les trois appareils (B-32-20-CF 42-108528, 529, 532) décollent en direction des Philippines, avec comme commandant de bord respectif, les *Colonel* Cook, *Major* Henry S. Britt et *Colonel* Frank Paul. Le 528 n'était pas prévu au départ, mais il a remplacé à la dernière minute le 531, victime d'une avarie du train principal. Si les 529 et 532 ont peu volé, ce n'est pas le cas du 528 qui a servi comme avion test à Fort Worth où il a alors bien souffert. Il est attribué à Britt (privilège du rang oblige !), qui note pas moins de 32 déficiences techniques, le même nombre que le numéro attribué au Dominator ! L'histoire ne dit pas s'il aurait aimé percevoir un Martin B-10 pour réduire le nombre de pannes, mais il semblerait qu'il ait ouvertement reconnu que le B-32 « 528 » était l'avion le plus pourri qu'il ait jamais eu à piloter…

Son commentaire allait bientôt lui donner raison. Si « Hobo Quenn II », surnom du 532 et « The Lady is Fresh », surnom du 529 effectuent le convoyage sans histoire, le « 528 » (aucun surnom, ce qui témoigne d'aucune affection particulière) va accumuler les contrariétés en tout genre. Il reporte son départ prévu le 16 mai pour raison mécanique et laisse partir les deux autres. Ce vol qui comporte des escales, est parsemé de pannes qui retardent le « 528 » à chaque fois. Alors que les deux autres Dominator arrivent à Clark Field (Philippines) le 24 mai, Britt n'arrive que le lendemain… un peu de mauvaise humeur. Les quatre jours suivants sont consacrés à la préparation des futures misions.

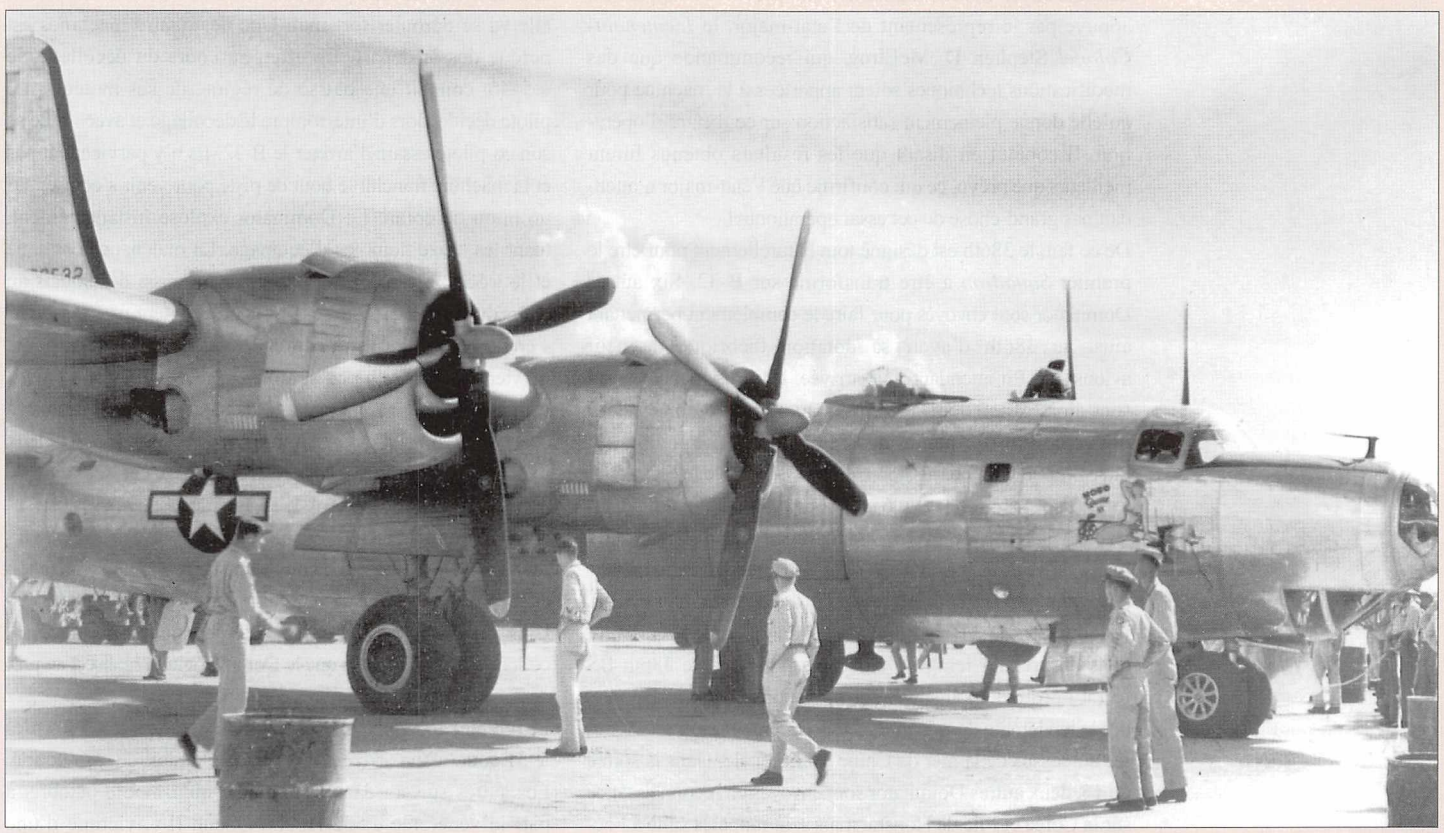
La conduite des tests opérationnels est réalisée sous la responsabilité directe de Kenney. Pour fournir le soutien logistique nécessaire, le 386th BS du 312nd BG est choisi. Ce groupe vole alors sur Douglas A-20 Havoc. Le programme est vite monté et les différents objectifs potentiels sélectionnés. Onze missions sont prévues qui doivent être terminées au 1er juillet. Si les essais sont concluants, il est prévu de transformer tout le groupe et le 312nd BG deviendrait ainsi le premier des quatre groupes planifiés à voler sur B-32.

La première mission a lieu le 29 mai. Les trois machines doivent participer à la mission, mais le « 528 », justifiant sa réputation de machine maudite, est victime d'une panne de turbocompresseur et doit annuler son décollage. Les « 529 » et « 532 » poursuivent la mission qui a pour objectif un dépôt de ravitaillement japonais dans la vallée de Cagayan sur l'île de Luçon. La mission se déroule sans problème et aucune réaction de la DCA ou de la chasse japonaise n'a été signalée.

Il faut attendre le 12 juin avant que la deuxième mission puisse être exécutée. Les trois machines se déplacent sur la base du 386th BS, à Florida Blanca. Ces deux semaines sont mises à profit pour parfaire l'entraînement et familiariser les mécanos et autre spécialistes navigants du 386th au Dominator. Ce temps est aussi consacré à rendre plus fiable le malheureux « 528 ». Malgré cela, il ne participe pas à la mission du 12 juin contre l'un des terrains d'aviation de Basco (Batan), mission qui est considérée comme un succès. Les neuf autres missions sont réalisées entre le 13 juin et le 25 juin, représentant 18 sorties. Le « 528 » ne participe qu'à quatre de ces neuf missions, toujours pénalisé par des problèmes mécaniques incessants. Des objectifs plus ambitieux sont attaqués sur Formose (actuelle Taiwan) et sur l'île de Hainan au large de la Chine continentale.

Ce test opérationnel s'achève sur un bilan assez positif. Les

Arrivée des trois premiers B-32 du détachement du 386th BG à Clark Field (Philippines), le 24 mai 1945.
On note le « nose art » de « Hobo Queen II », le 42-108532
(San Diego Aerospace Museum)



L'un des membres de l'équipage du « 578 » montre les marques des victoires revendiquées au-dessus de Tokyo, les 17 et 18 août, soit bien après la cessation des hostilités et l'interdiction de vol frappant les avions japonais. Ces victoires ne furent cependant pas officiellement homologuées.
(San Diego Aerospace Museum)

Dominator ont effectué 22 sorties et ont largué plus de 128 tonnes de bombes. Aucune machine n'a été endommagée lors de cette période. Il est donc logique que le *Colonel* Cook déclare dans son rapport que le Dominator pourrait sans conteste rendre de meilleurs services que le Liberator du fait de ses capacités opérationnelles supérieures, tout en mobilisant le même nombre de personnel au sol. Le B-32 a été trouvé comme une plate-forme de bombardement stable et sans difficultés apparentes à piloter. Sur ce dernier point, Cook est peut-être un peu optimiste, puisque les B-32 ont été confiés à des pilotes expérimentés, ce qui ne serait pas forcément le cas en temps normal. Même s'il signale qu'une quarantaine de modifications techniques sont à apporter au B-32, il ne trouve pas ce nombre excessif. La maintenance est même trouvée moins importante que prévu. Ce rapport est appuyé par le représentant de l'état-major, le *Lieutenant-Colonel* Stephen D. McElroy, qui recommande que des modifications techniques soient apportées à la machine pour qu'elle donne pleinement satisfaction sur ce théâtre d'opération. Il conclut en disant que les résultats obtenus furent meilleurs que prévu, ce qui confirme que l'état-major n'attendait pas grand-chose de cet essai opérationnel.

De ce fait, le 386th est désigné tout naturellement pour être le premier *Squadron* à être transformé sur B-32. Six autres Dominator sont envoyés pour faire le complément permettant ainsi au 386th d'avoir sa dotation théorique de neuf avions [10]. En attendant leur arrivée, les trois machines qui sont alors officiellement remises au 386th continuent leur travail de transformation des équipages. Cette routine est interrompue par une mission isolée sur Formose le 6 juillet.

Les bombes atomiques du 6 et 9 août 1945 auraient dû annuler le déplacement prévu sur Okinawa en vue d'effectuer des missions sur le Japon, mais la reddition attendue des Japonais n'arrivant pas, le 386th BS reçoit l'ordre de faire mouvement. Il commence le 11 août mais seules cinq machines arrivent dans un premier temps. Deux jours plus tard, le 386th BS reçoit l'ordre de poursuivre ses opérations contre le Japon et dès le lendemain dans la nuit, une première mission est exécutée au-dessus de la mer de Chine Méridionale. Dans la soirée du 15, deux autres Dominator sont envoyés en reconnaissance sur la Corée et l'île de Honshu mais sont rappelés suite à l'accord de cessez-le-feu.

On pourrait croire alors que la vie opérationnelle du B-32 est finie, mais l'état-major de l'AAF décide d'envoyer dès le lendemain un B-32 en mission de reconnaissance pour superviser l'application du cessez-le-feu du côté japonais. Si cette sortie se passe sans problème, il n'en est pas de même pour celle du 17 août. Cette sortie est réalisée par quatre avions, les « 528 », « 539 », « 543 » et « 578 ». Les avions sont repérés par les radars japonais alors qu'ils approchent de Tokyo. La formation éclate en deux paires pour son passage au-dessus de l'objectif. Les B-32 essuient un feu de DCA intense qui s'arrête lorsqu'ils mettent en action leur système de brouillage. Cependant, les Japonais ont le temps d'endommager légèrement le « 543 ». Peu de temps après la disparition de cette menace en surgit une autre. Dix chasseurs nippons attaquent les Américains qui ripostent de toutes leurs armes qui par leur feu conjugué parviennent à abattre un chasseur et à revendiquer deux autres comme probables. Quant aux Dominator, ils ne subissent que des dégâts mineurs. Le 18 août, le « 528 » repart en mission avec le « 578 » et une fois de plus la formation est attaqué par des chasseurs. Les mitrailleurs revendiquent deux chasseurs et deux autres probables, mais à bord du « 578 » l'un des photographes, le *Sergeant* Anthony J. Marchione, est tué au cours de l'engagement. Un mitrailleur et un autre photographe sont aussi blessés dans le même appareil.

Les assaillants appartiennent à la Yokosuka *Kôkûtai*, équipée en A6M5 et N1K2-J (« George 21 ») et parmi ceux-ci se trouve la grande figure emblématique de la chasse japonaise, l'enseigne de vaisseau Saburo Sakai. Le premier maître Sadamu Komachi effectue une passe à la verticale sur l'un des B-32 : « *J'ai vu mes obus de 20 mm atteindre le B-32, mais je n'ai pu l'attaquer que deux fois. Ce B-32 s'est enfui à pleine vitesse et j'ai dû renoncer à le poursuivre* ».

Une pause intervient et il faut attendre le 28 août pour qu'une nouvelle mission soit programmée. Ce sera la dernière mais elle va se dérouler fort mal. Une des quatre machines est perdue dès le départ. En effet, au cours du décollage, le « 544 » connaît une baisse de régime de ses moteurs. Le pilote décide alors d'interrompre le décollage et avec l'aide se son co-pilote essaie d'arrêter le B-32. Ils n'y parviennent pas et la machine franchit le bout de piste pour venir s'écraser sur un piton de corail. Le Dominator explose instantanément, tuant les treize hommes d'équipage. La malchance continue et le « 528 » – encore lui – connaît lui aussi des soucis au cours du vol, perdant successivement le moteur n° 1 puis le n° 4 en l'espace d'une demi-heure. Perdant de l'altitude, le pilote parvient sur une zone où se trouvent deux destroyers américain et ordonne à son équipage de sauter. Il est le dernier à évacuer et voit son avion exploser peu de temps après. Deux membres d'équipage ne survivront pas à cet accident, le premier étant porté disparu, le second décédant de ses blessures apparemment reçues lors de son évacuation de l'appareil.

Le 30 août, le 312nd BG reçoit l'ordre de cesser toute opération et de préparer le voyage de retour des Dominator aux États-Unis. En ajoutant les 22 sorties faites lors du test opérationnel, ce sont en tout 40 sorties que le Dominator aura réalisée, au prix de 2 avions et de 16 membres d'équipage.

Le premier appareil à rentrer aux États-Unis est le « 530 » dès le 31 août; à son arrivée, il entame un circuit de promotion. Les autres suivent dans la première quinzaine d'octobre, à part le vénérable « 532/Hobbo Quenn II », victime d'une

Saburo Sakai contre Terminator

Les journées du 15 et du 16 août s'étaient rapidement écoulées et ce fut un petit peu après 11h30, le 17, que nous avons tout à coup entendu la sirère d'alerte. Nous avons été totalement pris par surprise, parce que nous pensions que tout était fini et nous nous sommes tous levés d'un bond, très tendus. Le service de renseignement nous informa qu'il s'agissait d'un gros bombardier ennemi survolant la péninsule de Boso. La guerre était pourtant terminée, est-ce qu'ils voulaient encore se battre ?

– *Commandant,* ai-je demandé, *que doit-on faire ? L'intercepter ?*

Le capitaine de corvette Ibusuki hésita un moment. Il appela son supérieur hiérarchique pour lui demander quelque chose, puis il raccrocha et cria : « *Lancez les moteurs !* »

Enthousiasmés par cet ordre, nous avons entouré le capitaine de corvette Ibusuki.

– *Les lois internationales nous interdisent d'attaquer l'ennemi après la reddition, mais rien ne nous empêche de nous en prendre à des avions qui viennent nous attaquer. Allez-y les gars ! Abattez-le !*

Les pilotes, qui avaient tous connu un moment d'immense frustration à l'annonce brutale de la reddition, sautèrent dans leur avion dont le moteur tournait déjà. Il y avait dix *Zéro* et cinq ou six *Shiden-kai*. J'ai choisi le *Zéro* le plus proche. Je savais que je n'aurais plus jamais l'occasion de piloter un *Zéro* et j'étais emballé à l'idée d'avoir cette dernière chance.

Ce n'était pas uniquement parce que ce *Zéro* était l'avion le plus proche que je l'ai choisi. Depuis ses débuts en 1940, j'en étais à ma sixième année de vol et de combats à bord de cet appareil. En fait, un Shiden-kai, ce que l'on faisait de mieux alors en matière de chasseur, se trouvait encore plus près de moi que le *Zéro*. Cependant, d'instinct, j'ai choisi le *Zéro* sans même imaginer un seul instant que je pouvais grimper dans le Shiden-kai.

Une pensée m'a traversé la tête : « *Le* Zéro *a commencé la guerre du Pacifique. Ceci a toutes les chances d'être le dernier combat aérien de la guerre et je voudrais que le* Zéro *prenne place dans l'histoire comme l'avion ayant participé à ce dernier combat.* »

Trois ou quatre appareils m'ont suivi. Nous nous sommes dirigés sur Narita. Si vous n'êtes pas pilote, vous vous demandez sûrement pourquoi nous voulions encore combattre. La guerre était finie et abattre un avion ennemi n'aurait aucun aspect positif pour nous. Au contraire même, nous risquions nos vies alors que nous avions survécu à toute la guerre. Mais, cette logique nous était étrangère.

À cette époque, la Yokosuka *Kôkûtai* travaillait à l'amélioration de l'équipement radio sur les avions de chasse et, grâce à ce travail, nous n'avons eu aucune difficulté à repérer l'ennemi. Nous l'avons trouvé à 6 000 mètres. J'avais imaginé que l'ennemi était un B-29, mais ce que j'ai vu était un avion très différent. La dérive unique était énorme et en flèche vers l'arrière. Je n'avais jamais rencontré ce modèle jusqu'alors (j'ai appris par la suite qu'il s'agissait d'un Convair B-32 Dominator).

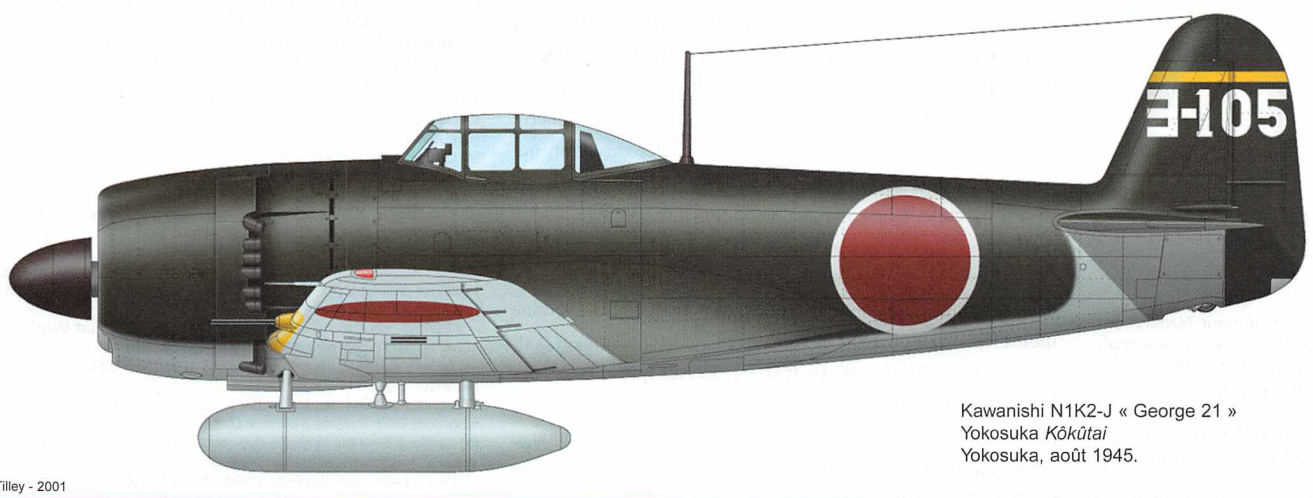
6 000 mètres, c'est altitude à laquelle le deuxième étage du compresseur du *Zéro* donne son meilleur rendement. Mon ailier a attaqué le premier. L'ennemi a paru très surpris d'être intercepté et a manifesté l'intention de s'enfuir vers le sud, en nous tirant dessus de toutes ses armes de bord. J'ai réussi à le rattraper après une courte poursuite, mais l'avion ennemi volait très vite. J'ai effectué une passe par le travers droit, mais elle a été interrompue par le passage d'un autre *Zéro* dans mon champ de tir. Nous étions plus nombreux que l'ennemi et j'ai dû attendre mon tour pour une nouvelle attaque. L'ennemi s'est mis en léger piqué pour accélérer. Il était vraiment rapide ! J'ai pensé qu'il devait utiliser une sorte de « booster » à réaction ou quelque chose dans ce genre.

Nous venions de dépasser Tateyama et l'ennemi se dirigeait vers Ohshima. J'ai remarqué qu'une fumée blanche s'échappait de la racine de l'aile gauche de l'avion enemi. Quelqu'un l'avait touché !

« *On ne pourra jamais l'avoir* », ai-je pensé. Néanmoins, je maintenais ma poursuite. Nos chasseurs rebroussaient chemin l'un après l'autre. Ils étaient à court d'obus de 20 mm. J'ai tiré mes derniers et quelques-uns ont explosé sur l'aile droite de l'ennemi. Mon ailier a tiré aussi une rafale. L'ennemi ralentissait progressivement et à la hauteur de Miyake-jima, il volait pratiquement au ras des vagues. Je voulais lui donner le coup de grâce, mais je me suis dit que si un porte-avions ennemi se trouvait dans le secteur, nous devrions affronter des chasseurs alors que nous n'avions presque plus de munitions. Alors, ce serait à notre tour de mourir. J'ai dégagé et ai mis le cap sur Yokosuka. Si ma mémoire est bonne, le *Zéro* qui m'a suivi dans ma dernière attaque était piloté par un autre as, le premier maître Komachi.

Ce fut, apparemment, la toute dernière bataille aérienne de la guerre du Pacifique. [...] Il semble bien que notre action était légale et nous n'en avons jamais entendu parler lors de nos interrogatoires par les forces de McArthur.

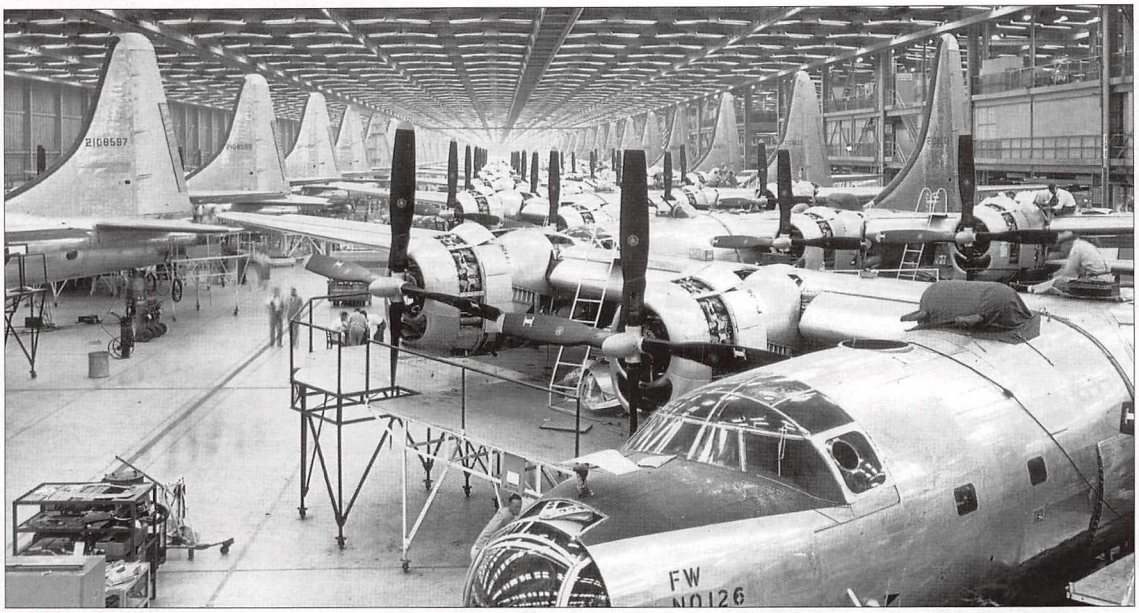
Tiré de *Zero-sen No Saigo*, Saburo Sakai, 1995.



Kawanishi N1K2-J « George 21 »
Yokosuka *Kôkûtai*
Yokosuka, août 1945.

© P-A. Tilley - 2001

rupture de la jambe du train avant le 10 octobre. Il est radié des listes de contrôle le 31 mars 1946 et ferraillé sur place en mai 1946. Aux États-Unis, les vols sont interrompus progressivement mais une dernière machine de la 2519th BU (42-108516) est quand même victime d'un feu en vol sur son moteur n° 3. Bien que réparable, l'avion est condamné. Quelques semaines plus tard, le 18 décembre 1945, le 386th BS est mis en sommeil, mettant un terme définitif aux vols.
Depuis le 18 septembre, l'USAAF a déjà annulé les commandes en cours des B-32 et ne prévoit aucun avenir pour ces avions dans les unités d'après guerre. Les machines 42-108579 à 108584 sont prises en compte par l'AAF (la dernière le 10 août 1945) et sont directement envoyées dans les centres de stockage. Douze autres appareils (42-108585 à 108594 et les 44-90487/90488), sortis d'usine incomplets, reçoivent un permis de vol provisoire pour aller directement aux parcs de ferraille qui commencent à fleurir aux États-Unis. Tous les autres sur les chaînes de montage sont démantelés et leur morceaux envoyés à la ferraille.



Terminé pour Terminator ! Ces B-32 encore sur les chaînes vont aller directement à la ferraille avant même d'être achevés et livrés. Ainsi se finit la carrière du Dominator, qui n'aura rien dominé. (San Diego Aerospace Museum)

Un bilan en demi-teinte

Si l'industrie américaine a pu se hisser au premier rang mondial à la fin de la Seconde Guerre mondiale, c'est aussi en tirant de précieux enseignements de quelques échecs. Le Dominator en fait sûrement partie. Si la poursuite du programme peut s'expliquer tant que le B-29 n'a pas fait ses preuves, pour garder une alternative à un projet somme toute ambitieux, il ne l'est plus une fois que le point de non retour est atteint avec le Superfortress. Dès l'été 1944, le projet du B-32 aurait dû être abandonné pour faire des économies de moyens et d'argent. Bien au contraire, un acharnement thérapeutique a été pratiqué à haute dose. Il était évident à ce moment que le B-29, malgré ses maladies infantiles, allait devenir ce super bombardier stratégique que les Américains attendaient depuis longtemps. Le Dominator n'avait plus sa place dans les *Very Heavies*. Certes, il pouvait remplacer avantageusement le B-24 dans le Pacifique où les Américains ont toujours été « courts sur pattes ». Il devenait alors un super B-24 ou un mini B-29 – mais avec un maxi prix. Cependant, dans l'optique de la poursuite de la guerre contre le Japon, était-il raisonnable d'acheter un avion qui coûtait 40% plus cher que le B-29 en 1945 ? Même si l'effet de série avait eu le temps de jouer à son profit, il est très douteux que le prix d'un B-32 ait pu baisser un jour au niveau de celui du B-29. Le B-32 ne pouvait pas concurrencer non plus le B-29 dans les autres domaines. Bien que plus petit que le B-29, donc moins lourd, il n'était pas pressurisé, ce qui le condamnait pour l'après-guerre. Disposant des mêmes moteurs que le B-29, des Wright Cyclone R-3350 développant 2 200 cv au décollage, ses performances demeuraient identiques avec un léger avantage pour l'autonomie avec 5 000 livres de bombes. En revanche son taux de montée jusqu'à 30 000 pieds était moins bon et sa vitesse de croisière inférieure. L'armement défensif était inférieur à celui du B-29 mais la charge de bombes était identique.
Ce projet marque le début de l'hégémonie de Boeing dans la fourniture des bombardiers stratégiques. Si la Consolidated (Convair) avait pu espérer prendre cette position avec le B-24 qui était supérieur au B-17, le B-32 sonne le glas de cet espoir, le B-29 étant vraiment le meilleur. Convair va se maintenir encore un peu avec le B-36 Peacemaker, mais perdra définitivement la partie quand le B-52 sera choisi au détriment du B-60, mettant un terme à vingt ans d'une compétition acharnée.

NOTES

(1) Le 17 mars 1943, la Consolidated Aircraft Corporation fusionne avec la Vultee Aircraft Inc., devenant ainsi la Consolidated Vultee Aircraft Corporation. Le nom de Convair est alors souvent employé dans les différents documents (bien que le nom de Convair n'a été officiellement utilisé qu'à partir du 29 avril 1954). Dans cet article, nous nous tiendrons à Consolidated pour des raisons de clareté.
(2) La société avait au départ choisi le surnom de Terminator. Cependant, en août 1944, Consolidated (Convair) accepta de le changer pour Dominator, suite aux recommandations des instances de l'AAF. Celles-ci changèrent de nouveau d'avis en août 1945 pour revenir à Terminator. Les raisons invoquées furent que le surnom de Dominator était mal venu pour un avion américain et était incompatible avec l'esprit américain du moment (!). Pour des raisons de simplification, pendant tout le texte nous avons utilisé le surnom de Dominator (sauf pour le titre).
(3) Le XB-29 fait son premier vol le 21 septembre 1942.
(4) On ne peut jamais exclure le lobbying des compagnies, dans ce cas de Boeing, pour arracher les faveurs de l'état-major, bien que l'influence réelle soit difficilement mesurable.
(5) Ce changement est aussi dû au fait que les tactiques encore en vigueur en 1943 ne font pas encore appel à cette technique.
(6) Contrats du B-32 :
– 06.09.40, contrat AC15549 pour deux prototypes 41-141/142, amendé pour un troisième prototype (41-18336) le 29.11.40. L'avenant pour les 13 YB-32 et leur numéro matricule n'ont pas été retrouvés.
– 17.03.43, contrat AC-37856, pour 300 B-32-CF (Fort Worth), *serials* 42-108471/108770 dont 40 TB-32 (42-108485/108524).
– 17.05.43, avenant au contrat AC-37856 pour 500 B-32-CO (San Diego) supplémentaires, *serials* 44-90486/90985.
(7) Le 1er mai 1944, les unités (*Groups*) de transformation sont dissous et leur responsabilité transférée à la *Base Unit*.
(8) Le feu à bord est la chose que redoutent le plus les navigants, quelles que soient leur nationalité et leur expérience.
(9) L'autre partie, la plus grosse, devait être remplacée par des B-24N.
(10) 42-108530, 108531, 108539, 108543, 108544, 108578.

Le mystérieux Ginger Flight

De par leur nature même, les missions dites spéciales demeurent encore de nos jours très mal connues. L'auteur, qui a participé à ce genre de sortie, nous conte l'une de ses expériences.

George Kozoriz
Texte traduit et adapté par Ph. Listemann

« *Le 22 avril 1944, notre équipage a complété son premier tour d'opérations, soit 34 missions. J'étais dans un état euphorique. La* flak *et tout ce qui va avec ne seraient plus qu'un souvenir. Cela me donnait droit à une permission au Canada et être assigné à une besogne quelconque au sol dans une unité opérationnelle en Grande-Bretagne. Mon euphorie fut cependant de courte durée. Après une courte permission, j'étais, aux yeux de mes supérieurs, suffisamment prêt avec les autres membres de l'équipage à accepter de retourner tout de suite à des missions de nuit. Nous étions des candidats de premier choix et toutes les méthodes de persuasions habituelles comme "*vous êtes un équipage très expérimenté*" ont été utilisées. Ce qui nous était demandé était passé sous silence et il y aurait une sorte de reconnaissance personnelle à la fin de tout cela. Seul notre radio, Alexander H. Simpson (RCAF) a préféré décliner l'invitation. Il fut alors remplacé par le* Flight-Sergeant *Cecil Wray (RNZAF). L'équipage comprenait donc, en plus de Wray, le* Flight-Officer *Grant C. Suttie, pilote (RAAF), le* Warrant-Officer J.J. Parker, *navigateur (RAF) et moi-même… soit un équipage typique du Commonwealth.*

« *Le premier avantage accordé aux volontaires récalcitrants fut de leur permettre de quitter le "Village de Tentes". Même si nous détestions les huttes Nissan, c'était une amélioration par rapport aux tentes et nous avions un printemps délicieux. Nous avons été placés de manière à être complètement mis à l'écart des autres équipages de Mitchell et de Boston, que se soit dans les lieux communs ou les chambres. Nous n'avons pas eu le temps de réfléchir davantage car, dès le départ, on nous a soumis à un entraînement intensif consistant en des vols de nuit à haute altitude.*

« *Le 20 mai 1944 a été une bonne journée pour moi. Tout d'abord, c'était le premier jour de vol du C* Flight *et aussi parce que j'ai reçu les galons de* Pilot-Officer. *Je suppose que j'avais dû faire meilleure impression que je ne le pensais le mois précédent sur la commission des promotions présidée par l'*Air-Vice Marshal *Sir Basil Embry. Je ne sais pas s'il s'était souvenu qu'au retour d'un raid le 25 novembre 1943, il m'avait tapé sur l'épaule en me demandant :* "Bon ! Chef (Sergent-chef), avez-vous touché l'objectif ?". *Je bredouillai alors que je ne le pensais pas.* "Ne vous inquiétez pas", *me répondit-il,* "vous allez y retourner cet après midi !". *Mon cœur avait chaviré et je m'étais dit :* "Oh ! non, pas encore Martinvast !". *C'était un objectif si terrible que rien que le fait d'en revenir était déjà bien…*

« *Notre avion était équipé de capteurs des plus étranges et aussi d'antennes. Le capteur que j'affectionnais le plus était "Boozer" qui détectait les chasseurs de nuit qui se dirigeaient sur vous; une petite lumière rouge s'allumait alors sur le tableau de bord. Pendant ces courts laps de temps de vol, nous avons été accompagnés par quelques Français peu communicatifs. Deux d'entre eux étaient des figures de la haute société française, André Bernheim, un producteur de cinéma parisien, qui était en plus un ami personnel de l'acteur Charles Boyer. Le deuxième était Josef Kessel, un écrivain de renom. Mais il y a eu aussi le capitaine Giacomini que personne ne pourra oublier grâce à son charme qui faisait des ravages parmi la gent féminine. Tous ces Français n'étaient pas très bavards sur leurs activités antérieures. Mais cela ne prit pas beaucoup de temps avant que quelqu'un découvrît que certains étaient des maquisards sortis en toute clandestinité de France avec leur tête mise à prix. De ce fait, ils portaient tous l'uniforme de la RAF avec un brevet de mitrailleur sur la poitrine dans l'espoir que cela trompât les Allemands si nous étions descendus au-dessus du territoire ennemi.*

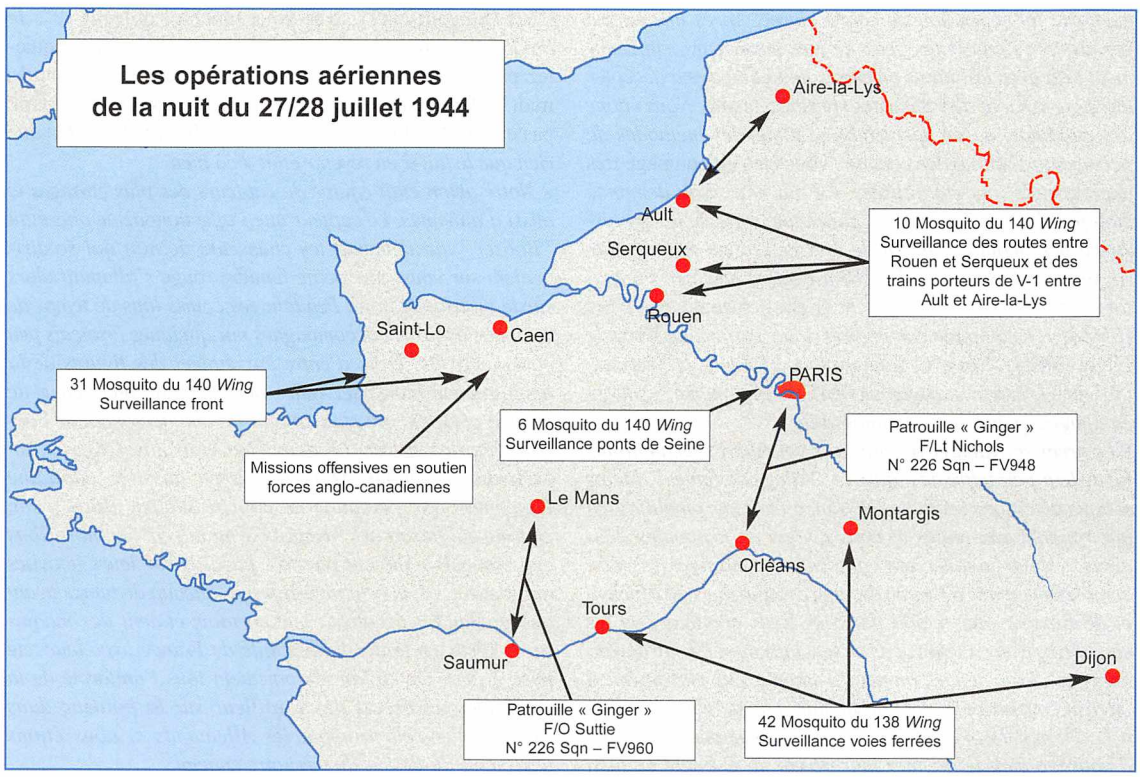
Le reste de l'équipage a été pris en photo par des gens des studios Elstree. Pour cette séance, nous étions déguisés en ouvriers français. Nous emportions ces photographies tout le temps avec nous en opérations en cas d'atterrissage de fortune en territoire allemand. Ces photos aurait été alors utiles à la Résistance pour nous établir de faux papiers et permettre éventuellement notre évasion. Heureusement pour nous, l'occasion ne s'est jamais présentée.

André Bernheim a volé tout d'abord comme cinquième membre d'équipage au cours des vols d'entraînement et des missions spéciales.

« Les "savants", comme nous les avons souvent surnommés, étaient entraînés à utiliser des machines d'écoute assez perfectionnées, les ancêtres du magnétophone à bande d'aujourd'hui. Elles étaient plutôt grandes mais portables, encombrées d'un nombre de pièces impressionnant, le tout étant logé dans une valise en bois de couleur noire. Au cours des vols opérationnels, les "Savants" parlaient à des agents se trouvant dans la zone occupée en utilisant le nom de code de "Daisy". Lors des nuits où nous étions "on" [sur le tableau des missions – NDLR], *les agents en France étaient alertés par le message* "Les canaris chanteront cette nuit", *lancé par la BBC juste après les nouvelles de 9 heures du soir. Malheureusement, nous n'avons pas eu les moyens de voir ce à quoi Daisy ressemblait. Les nuits où nous ne volions pas, ce qui était plutôt rare, le message donné était* "Les canaris ne chanteront pas cette nuit". *Pour les communications air-sol, l'avion était aussi équipé d'une grande antenne à haute fréquence installée en dessous du nez.*

« En effet, au cours du mois de mars 1944, le haut commandement allié avait mis en place un réseau complexe d'agents opérant en France et en Hollande. Chacun était équipé d'une radio spécialement adaptée à leur travail. Ils avaient pour mission de relever et transmettre les informations récoltées sur les mouvements de troupes, lieux de stationnement et si possible leurs intentions. Ces agents devaient transmettre le plus rapidement et le plus efficacement possible ces informations sans être détectés par les Allemands en utilisant un code verbal. Ce qui n'était pas toujours facile car les Allemands étaient devenus experts dans la détection des émissions radio faites du sol. Leur système de radiogoniométrie était en constante recherche d'émissions clandestines. L'utilisation du code morse était trop lente et aussi trop dangereuse sauf si les messages étaient chiffrés. La transmission vocale était en plus impraticable car cette méthode manquait de portée. La radio était en fait la seule option possible. Elle permettait la transmission vocale dans un faisceau conique vertical et ne pouvait pas être détectée du sol par les systèmes allemands, à moins d'être juste au-dessus. À 20 000 pieds, la transmission pouvait être reçue dans un cercle de 80 km de large. L'équipage de l'avion récepteur volait donc au-dessus d'un point de rendez-vous qui avait été précisé lors du briefing. Au moment où nous approchions de ce point, notre "savant" français commençait alors à émettre. Dans quelques rares cas, notre opérateur connaissait son interlocuteur.

« Certaines missions ont été plus faciles que d'autres, le temps de la prise de contact initiale variant considérablement d'un vol à l'autre. Nous étions contents quand le contact pouvait s'établir dès la première passe, mais il pouvait demander trois passes ou plus dans ce cône de 80 km de large avant d'avoir une réponse de l'agent au sol. Une fois le contact établi, la longueur de la transmission influençait la conduite du vol; une longue transmission impliquait de réaliser plusieurs virages de 180° pour simplement rester en contact. Dès que le contact initial était établi, notre opérateur mettait en route son magnétophone et l'agent au sol envoyait alors son message codé. Dès qu'il partait, rien ne pouvait l'arrêter. Malgré la relative sécurité dans laquelle se trouvait l'opérateur terrestre, cela n'a pas empêché pas quelquefois les deux acteurs principaux d'échanger quelques paroles peu amicales. Ce fut le cas lors de la mission du 12 août 1944 dont faisait parti notre ami Giacomini. Ce dernier avait mal manipulé le bouton pour enclencher le magnétophone qui avait démarré avec retard, ce qui voulait dire que l'enregistrement était à refaire. Vous pouvez imaginer que l'échange verbal qui suivit devint un peu moins amical quand Giacomini demanda à l'agent au sol de recommencer toute la transmission qui était de surcroît plutôt longue ! Cela ne nous a pas fait plus plaisir,



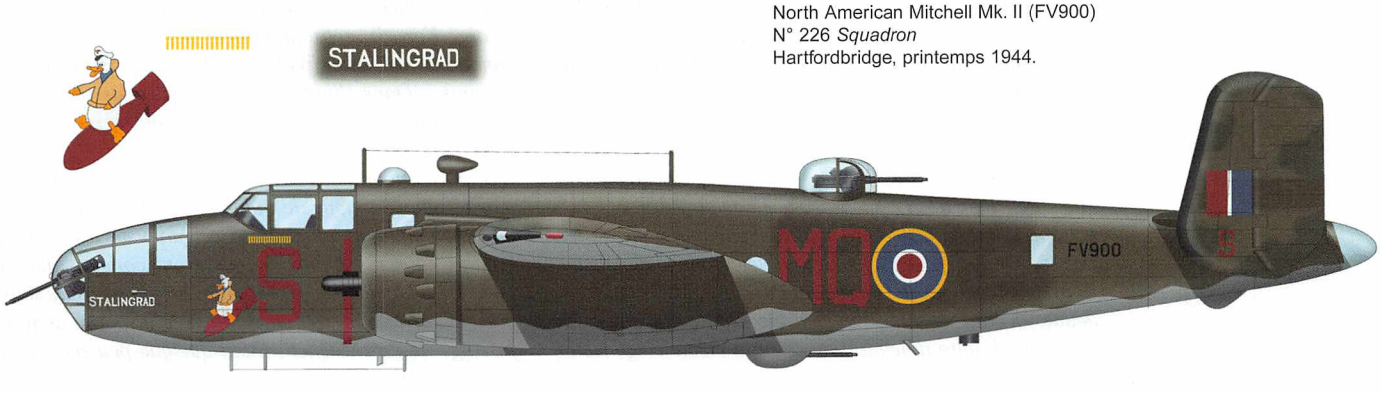
De gauche à droite : le *Warrant Officer* Jack Parker (RAF), le *Pilot Officer* George Kozoriz (RCAF), le *Flying Officer* Grant "Sut" Suttie (RAAF), le *Flying Officer* André Bernheim (FAFL) et le *Flight-Sergeant* Cecil Ray (RNZAF). *Ginger Flight* du N° 226 *Squadron*, été 1944. (Photo G. Kozoriz)

puisque cela signifiait que nous allions refaire un passage. Rester longtemps dans le même secteur voulait dire aussi que nous pouvions attirer l'attention des contrôleurs radar allemands et qu'ils pouvaient nous envoyer un chasseur de nuit. En cas d'interception, nous avions comme consigne d'utiliser des manœuvres évasives en vue de décourager les contrôleurs à persister à nous envoyer un chasseur de nuit. Rapporter l'enregistrement était la priorité, quel qu'en soit le coût. Ces informations étaient indispensables pour le haut commandement qui devait choisir pour le lendemain matin les objectifs à traiter. Dans ces conditions, nous ne pouvions pas rebrousser chemin comme ça. Dès que la poursuite s'arrêtait, ce qui était le cas normalement, nous revenions à un vol horizontal et le jeu du chat et de la souris pouvait recommencer. Les chasseurs de nuit avaient à chaque fois une vague idée de l'endroit où nous nous trouvions. Comme nous revenions systématiquement au même endroit, cela se traduisait par la mise marche de l'alarme de notre "Boozer", *qui entraînait immédiatement le déclenchement de nouvelles manœuvres évasives. Ce petit jeu durait jusqu'à ce que l'enregistrement soit terminé.*

« *On trouve les premières traces des opérations du C* Flight *dans les archives du N° 226* Squadron *le 1er juin 1944. L'entrée écrite fait état d'un Mitchell envoyé pour une opération "Nickel", c'est-à-dire un lancer de tracts de propagande. Nous transportions et lancions effectivement des tracts, un artifice pour tromper l'ennemi au cas où nous serions abattus et pour dissimuler notre véritable mission d'intelligence.*

« *Après deux semaines de vol de nuit intensifs à haute altitude, on a exécuté notre première vraie mission* "Ginger". *C'était dans la nuit du 5 au 6 juin 1944. Nous avons décollé à 23h30 et sommes revenus au terrain à 03h20 le 6 juin* [voir le récit plus bas].

« *Le haut commandement allié (SHAEF) était plutôt réservé quant au succès d'avions partant seuls dans la nuit. La sortie du 5 juin a été suivie par d'autres, la plupart des nuits suivantes. Il est arrivé que deux avions partent en mission la même nuit, mais chaque avion devait contacter un agent différent. Au retour, au petit jour, une moto nous attendait pour prendre en charge la petite bobine contenant les enregistrements. Le motocycliste partait alors directement pour Whitehall à Londres distant d'environ 80 km. Nous décollions normalement juste après minuit et le vol durait en*



North American Mitchell Mk. II (FV900)
N° 226 *Squadron*
Hartfordbridge, printemps 1944.

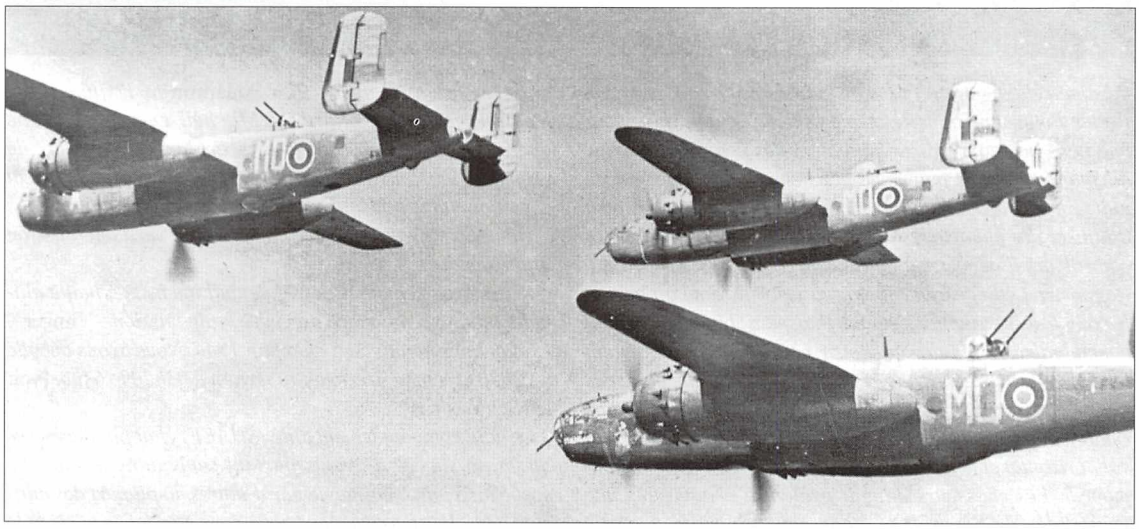
© P-A. Tilley - 2001

moyenne trois heures et demie. Comme indiqué sur la carte, nos vols pénétraient souvent assez loin à l'intérieur de l'espace aérien ennemi.

« *Les choses ne sont pas toujours pas toujours passées aussi bien. Dans la nuit du 30 au 31 août 1944, nous avons dû rebrousser chemin juste après avoir franchi les côtes françaises à cause d'une panne électrique à bord. Une autre fois, les projecteurs de la* flak *sont parvenus à nous prendre dans leurs faisceaux. Je ne me souviens pas des manœuvres que notre brave pilote Grant Suttie a exécutées, mais nous avons perdu beaucoup d'altitude, ce qui nous a peut-être permis de nous échapper sans être touchés. Cette expérience a dû marquer chacun des membres de l'équipage car nous n'en avons jamais reparlé par la suite. Une fois au sol, nous avions rarement de contact avec les autres équipages. Les équipages du C* Flight *ne se sont même jamais réunis. Les briefings et debriefings étaient faits de manière isolée même quand deux avions partaient la même nuit. Les photographies étaient même interdites. Cependant, étant le seul à posséder un appareil photo, j'ai réussi à prendre quelques clichés de l'équipage.*

« *Si les missions au-dessus de la France ont eu un certain succès, cela n'a pas été toujours le cas de celles qui se déroulaient en parallèle au-dessus des Pays-Bas. En août, il a été demandé au C* Flight *de déterminer les raisons de ces mauvais résultats. Il est apparu que le contact ne pouvait être établi qu'en traversant la Hollande d'ouest en est en direction de la frontière allemande, ce qui limitait nos chances. Au mois d'août, comme la France était en passe d'être totalement libérée, les missions au-dessus de la Hollande sont devenues plus fréquentes. À cette époque nous avons parfois volé de jour. Les informations que le SHAEF recherchait en priorité concernaient les sites de lancement de V2.*

« *Notre dernière mission a été réalisée le 27 septembre. C'était un vol loin à l'intérieur des lignes allemandes à une altitude de 20 000 pieds. Cette fois-ci, nous avons eu une escorte de Spitfire. Leur présence a été très discrète et nous les avons aperçus seulement sur le chemin du retour. En guise de remerciement, nous avons agité nos ailes et nous les avons laissés derrière nous car ils étaient obligés de voler en vitesse de croisière économique pour refaire les pleins sur le plus proche terrain de la côte. Cette dernière mission a été l'une des plus longues, presque cinq heures. Quelques jours plus tard, au début du mois d'octobre, le C* Flight *a été dissous parce que les zônes où se trouvaient nos agents avaient été libérées par les armées alliées.*



« *Ce second tour d'opérations s'achevait, mais avec discrétion. Il n'y a eu aucune poignée de main, pas plus que de pot d'adieu ni même de remerciements pour ce travail difficile que nous avions accompli avec succès. Je suppose que nous devions nous attendre à cela. Le* Ginger Mitchell Flight *était une unité spéciale et secrète. Nous étions sous les ordres directs du SHAEF. Le* Wing Commander *D. Mitchell, commandant le N° 226* Squadron *et le* Group Captain *W.L.M. MacDonald, commandant le* Wing *137 dont faisait partie le N° 226* Squadron, *n'étaient responsables que de la mise en œuvre opérationnelle des missions et du suivi administratif. Quant au* Wing *137, il déménagea de Hartfordbridge à Vitry-en-Artois le 17 octobre 1944.*

« *Cependant, il semble que tout le monde ne nous ait pas oublié. Nous avons en effet reçu un télégramme de félicitations du ministre de la Guerre des Pays-Bas, M. Van Lidth de Jeude. Il nous est alors apparu bizarre de constater que personne d'autre ailleurs n'avait eu la même élégance du geste ou la même justesse d'appréciation.* »

Parmi les autres membres de l'équipage, il y avait le *Flight-Sergeant* Jack Parker, qui se souvient tout particulièrement de sa mission de la nuit du 5 juin. Il ignorait alors qu'il participait à un événement historique…

« *Tout a débuté le 5 juin 1944. Dans l'après-midi de cette journée-là, il a commencé à se développer une certaine fébrilité inhabituelle. Nous avions déjà volé à bord de notre Mitchell II FV900 pour un exercice air-mer de lancer de leurres juste au large de l'île de Wight. J'étais le navigateur-bombardier de l'équipage. Avec le recul, l'état d'esprit de ceux qui nous envoyaient pour un tel exercice, à cet endroit et à ce moment-là, peut susciter quelques questions. Cependant, même s'ils ont pu avoir des doutes sur la pertinence de leurs ordres par la suite, cela intervint après que George Kozoriz, notre mitrailleur dorsal, fit remarquer en canadien : "*Sacré fils ! regardez tous ces bateaux en dessous*". Dans l'instant qui a suivi, nous recevions un appel paniqué sur la VHF nous ordonnant de revenir tout de suite à la base – ce que nous avons fait.*

« *À notre retour, nous avons été surpris de trouver tout le monde affairé autour de bidons de peinture de 5 gallons tenant en main des pinceaux et peignant sur les avions des bandes noires et blanches qui seront connues plus tard comme les bandes d'invasion. Elles furent apposées sous les ailes et sur les cotés et en dessous de la partie arrière du fuselage de nos Mitchell. Étant quelque peu rompus à ce genre de méthode, nous pouvions deviner que quelque chose se tramait. Cependant, nous étions loin de penser que c'était le Jour-J, mais la propagation de rumeurs avait fait penser que ces bandes étaient apposées pour aider à nous identifier pour des missions de protection de convois dans*

Formation de Mitchell Mk. II du N° 226 *Squadron* début 1944. Au premier plan, le MQ-S/FV900 de l'équipage de George Kozoriz. (Collection A. Thomas)

l'Atlantique à partir de l'Islande (ce qui était partiellement vrai, mais dont on n'avait jamais entendu parlé au Coastal Command*). D'autres rumeurs nous faisaient aller au Moyen-Orient, mais cela nous paraissait fort improbable, même si certains juraient avoir vu un hangar rempli d'effets tropicaux ! On appelerait cela aujourd'hui de la pure désinformation. Cela avait pour but de garder un couvercle de plomb sur ce qui allait vraiment se passer cette nuit-là – le Débarquement.*

« *J'avais juste terminé mon dîner que j'avais pris un peu tôt, et il faut bien le dire, un peu à la légère comme il va s'avérer plus tard. Je le noyais à l'aide de plusieurs tasses de thé très fort, quand mon skipper, Australien, le* Flying-Officer *Grant C. Suttie, un officier d'active de la RAAF, a fait son apparition devant moi. Ce vieux "Sut" me dit de me présenter immédiatement à la salle d'opération pour un briefing, car nous allions être "on" cette nuit-là. J'ai pris mes affaires, enjambé mon vélo et parcouru les 3 km qui me séparaient de la salle des opérations. Pendant le trajet, j'essayais de visualiser ce qui pouvait m'arriver, un vol sur Prestwick, Reykjavik ou St-Eval ou même un amerrissage forcé dans le golfe de Gascogne en direction de Gibraltar. Ou peut-être nous allions bombarder Berlin, Berchestgarten* [sic] *ou que sais-je encore ? Mais après réflexion, je me dis que c'était un boulot réservé aux lourds, grâce à Dieu !.*

« *Je suis entré dans la salle opérations toujours plongé dans mes pensées. Après avoir fait le salut réglementaire, je fus alors surpris de voir notre route qui était déjà affichée : de Hatford au point AIR, au point AYRE, à l'île de Man, au point TREVOSE HEAD, au point STURMINSTER NEWTON, au point BASINGSTOKE et retour vers la base. J'ai demandé alors avec le plus grand respect que je pouvais* : "C'est quoi ce b…? "*. L'officier de renseignements me dit alors qu'en ce qui me concernait, ce n'était qu'un vol de calibration VHF. En ce qui le concernait, ce qu'il n'a bien sûr pas pu dire, c'était qu'il était fortement soulagé de m'avoir fait gober qu'il ne s'agissait que d'un simple vol de routine.*

« *Notre vol avait pour but de tester du matériel de communication spécialisé, bien que cela ne nous sera révélé que plus tard. J'ai préparé mon plan de vol avec trépidation, car les prévisions météo étaient exécrables. La base des nuages était à 1 000 pieds et le plafond à 2 000 pieds ou au-dessus et le point de congélation était bas. J'ai donc passé plus de temps que d'habitude sur ce plan de vol, ce dont je me réjouirai par la suite. À 22h30, nous avons monté dans notre cher vieux FV900 qui n'avait pas encore, je me souviens, les bandes d'invasion. Cependant, nous avons attendu que la météo s'améliore un peu avant de décoller. Nous avons entamé notre montée, traversant les couches nuageuses peu épaisses, puis bientôt, quand des morceaux de glace détachés des hélices ont commencé à frapper le fuselage, j'ai émis l'idée de revenir à la base. Le jeune George – il avait à peine 18 ans – a fait alors la même proposition avec un peu plus de conviction…*

« *Nous n'avons vu ni le point AIR ni le point AYRE. Nous avons passé nos messages en VHF, mais nous n'avons eu aucune réponse. Tout ce dont je me souviens, c'est d'une voix au fort accent du Nord répétant à intervalles réguliers "*Tourelle à tourelle, terminé*", ce qui ne voulait absolument rien dire pour nous. Nous volions alors à 20 000 pieds, masques branchés. L'oxygène, le froid intense, une absorption intempestive de thé juste avant le décollage ont amené ma vessie à réagir d'une manière qui eut été bien peu convenable en société. Ça a congelé sur le plancher et j'en ai été de deux thunes pour le faire nettoyer par les mécanos.*

« *Nous volions dans un épais coton. Plus de Gee – il était tombé en panne un peu plus tôt, rien que le plan de vol. Nous ne recevions aucun message ni aucune réponse à nos transmissions. En principe, nous volions en direction de Basingstoke et j'ai pensé que nous nous étions suffisamment éloignés des reliefs – notre plus grosse appréhension – pour amorcer notre descente. En voyant l'aiguille de l'altimètre tourner comme une folle, je me suis souvenu de cette vieille blague : "*si l'altimètre a raison, alors on est à bord d'un de ces p... de sous-marins"*. Quand l'aiguille a atteint le zéro, je me suis préparé à un grand boum. Mais juste à ce moment, nous avons émergé du nuage et dessous, à 200 pieds environ, j'ai aperçu le long ruban d'une rivière qui traversait une zone urbaine. Ce ne pouvait sûrement pas être le Rhin, ni même la Seine, mais alors...*

« *J'ai hurlé au pilote : "*Sut, cap 260, presto ! *". Je crois que Sut a trempé le bout de notre aile gauche dans la Tamise. Si nous avions continué sur notre lancée, nous aurions provoqué un incident encore moins convenable qui aurait coûté plus de thunes, parce que nous foncions droit sur Big Ben et le Parlement !*

« *Environ dix minutes plus tard, nous sommes entrés dans le circuit de Hartford et nous notre pilote a lancé à la radio "*vent arrière, autorisé en finale*". Nous avons atterri, dégagé la piste et avons rejoint l'aire de notre unité. Nous avons suivi notre "*post flight check *" –* IFF off, petrol off, switches off *– et nous nous sommes dirigés vers la salle de debriefing. Plus tard, au mess, nous avons pu avoir des œufs bacon version ration de combat. En effet, les cuistos ont pensé à tort que nous avions participé à une mission très risquée au-dessus des plages du débarquement. Il est évident que nous ne les avons pas contrariés, mais nous avons eu du mal à supporter la musique servant de bruit de fond, où Mairzy Doates passait en alternance avec Lili Marlène. Tout ça pour dire que ce n'est en fait qu'à 5h30, après avoir atterri le 6 juin que nous avons entendu parler du débarquement…*

« *Quand aujourd'hui quelqu'un me parle du Jour-J, je ne peux pas m'empêcher de rire doucement. Je me revois dans une mare de pisse tentant d'éviter d'embrasser le Grand Bourdon ! Mais avec le recul et en repensant au B-25 qui est entré en collision avec l'Empire State Building un an plus tard et où il n'y eu aucun survivant, je me dis que nous aurions pu subir le même sort cette nuit-là* ».

George Kozoriz devant un Mitchell du N° 226 *Squadron* à l'été 1944.
(Photo G. Kozoriz)

Les "ha

Le N° 450 *Squadron* a été formé sur la base de Williamtown dans les Nouvelles-Galles-du-Sud, le 16 février 1941. Il est prévu dès le départ que cette unité serve au Moyen-Orient aux côtés de la RAF. Peu de temps après sa création, le *Flight Lieutenant* B. McR Shepherd est mis à la tête de l'escadron encore à l'état embryonnaire. En avril 1941, le N° 450 *Squadron* embarque, en compagnie du N° 451, pour à Abu Suier en Égypte, le 3 mai. Dans un premier temps, son personnel est rattaché au N° 260 *Squadron*, qui est alors sous le commandement du *Squadron Leader* Mount. Cette fusion entraîne un changement de dénomination provisoire, cette entité devenant alors le N° 260/450 *Squadron*. Le but est d'apporter une expérience aux pilotes australiens. De fait, si les avions et pilotes appartiennent majoritairement au N° 260 *Squadron*, les rampants appartiennent eux principalement au N° 450 *Squadron*. En juin, cette unité composite est transférée avec ses Hurricane à Amman en Transjordanie. À partir de la fin du mois, elle est engagée contre les forces de Vichy en Syrie. Le 24 juin, elle effectue sa première mission, un *straffing* en règle de l'aérodrome de Baalbeck. Les pilotes revendiquent des coups au but sur plusieurs Martin 167 et Potez 63. Au cours des semaines suivantes, le N° 260/450 *Squadron* est utilisé de manière intensive dans ce genre d'attaque jusqu'au cessez-le-feu de juillet. Son efficacité dans les missions d'attaque au sol est déjà remarquée.

En août les unités sont séparées et le N° 450 *Squadron* commence une vie opérationnelle plus conventionnelle. Dans un premier temps, il s'établit à Rayak au Liban, où les 20 pilotes parfont leur entraînement sur Hurricane. En octobre, le N° 450 *Squadron* est envoyé à Damas et le mois suivant à Burg al Arab où il a la surprise désagréable d'être utilisé comme unité de récupération et de réparation ! Cette situation ne dure qu'un mois environ et le 7 décembre, l'escadron retourne à Abur Suier où il perçoit des Curtiss Kittyhawk I. L'entraînement a lieu à Quassassin et Sidi Heneish.

Décollage dans un nuage de poussière pour ces Kittyhawk du N° 450 *Squadron*. On note le liseré jaune aux cocardes d'intrados. (Australian War Memorial)

Le N° 450 *Squadron* de la RAAF participe à la campagne d'Afrique du Nord en appui des troupes de Montgomery. En quelques mois, il va se tailler une solide réputation et gagner un surnom qui va lui coller à la peau – «*The Desert Harassers* »

celeurs" du désert

Andrew Thomas

La retraite sur El Alamein

Les retraites successives des forces alliées dans le désert se sont provisoirement arrêtées à la mi-février sur une ligne défensive situé au sud de Gazala. Le 19 février 1942, le N° 450 *Squadron* réalise sa première sortie opérationnelle, une patrouille qui revient bredouille. Cependant, le succès arrive bientôt, quand le *Sergeant* R. Shaw abat un Ju 88 du 1.(F)/121 au dessus de Gazala le 22 février. Le lendemain, le N° 450 *Squadron* connaît un autre affrontement au cours d'une mission d'escorte de Boston. Deux Bf 109 sont revendiqués pour la perte de deux Kittyhawk (*Flying Officer* C.K.T. Thompson et *Sergeant* K.M. McBride, qui décèdera plus tard de ses blessures). Le 27 février, deux autres avions sont abattus par les Bf 109 au dessus de Tobrouk : le AK609 (*Sergeant* E.J. Gray tué) et le AK717/DJ-V (*Sergeant* Crouch).

Après cela, le *Squadron* connaît une accalmie et rejoint le 239 *Wing* au sein duquel il retrouve un autre *Squadron* australien, le N° 3. Le N° 450 *Squadron* va rester en fin de compte au sein du 239 *Wing* pendant toute la durée de la guerre. À partir de ce moment, l'escadron va être continuellement appelé à réaliser des missions d'escorte et d'appui et va être impliqué dans plusieurs combats aériens. Le 8 mars, 6 avions du N° 450 *Squadron* décollent avec autant d'avions du N° 3 RAAF pour intercepter une formation de *Stuka* escortés par des MC.202 et quelques Bf 109. Les Macchi ne reconnaissent pas tout de suite les Kittyhawk qu'ils prennent pour des avions amis et cela conduit à une catastrophe. Au cours de cet engagement, les deux unités australiennes revendiquent sept Macchi et deux *Stuka*. Les pilotes victorieux du N° 450 *Squadron* sont les *Sergeant* Beste, McBurnie et Shaw (un MC.202 chacun). Peu de temps après, les Kittykawk du N° 450 *Squadron* sont modifiés en chasseurs-bombardiers. Cela est vite mis à profit car les troupes alliées font retraite et les Kittyhawk attaquent régulièrement les avant-gardes des unités de Rommel. Si les pilotes australiens revendiquent la destruction de nombreux véhicules, ils perdent aussi nombre des leurs à la *flak*. Deux pilotes sont aussi perdus le 5 avril, quoique de façon un peu étrange. Lors d'une patrouille, les *Pilots Officers* Evat et Macpherson se tuent dans des circonstances non élucidées. Étant des nouveaux arrivants, il est possible que leur inexpérience soit à l'origine de leur accident.

Les forces de l'Axe entament leur percée vers l'Égypte à la fin du mois de mai 1942. Le N° 450 *Squadron* continue ses missions de bombardement contre les colonnes ennemies. Le 30 mai, deux Kittyhawk (AL200 et AL206) sont perdus au cours d'un combat contre des Bf 109, dont un est revendiqué par H-J Marseille; un autre est perdu le lendemain, celui du *Flight Lieutenant* E.T. Thompson porté disparu à bord du AK789. Pendant ce temps, les forces alliées reculent, la *Desert Air Force* menant de durs combats retardataires. Les Australiens ne sont pas ménagés, perdant trois avions en deux missions le 12 juin et trois autres (AK958, AL106 et AL117) le lendemain. Marseille revendique quatre des cinq Kittyhawk perdus par l'aviation alliée ce jour-là. Le 17 juin, le N° 450 *Squadron* doit s'installer d'urgence sur le terrain LG 75 situé à Sidi Barrani, les colonnes de blindés allemandes

se trouvant à une trentaine de kilomètres de Gambut. Ce déplacement n'est pas le dernier puisque l'escadron va déménager trois autres fois avant la fin du mois de juin, se retrouvant finalement à LG 91. Ce même 17 juin, un Kittyhawk est abattu par le I./JG 27 et le *Sergeant* Hooke (AK934) fait un atterrissage forcé et doit rentrer à pied à la base.

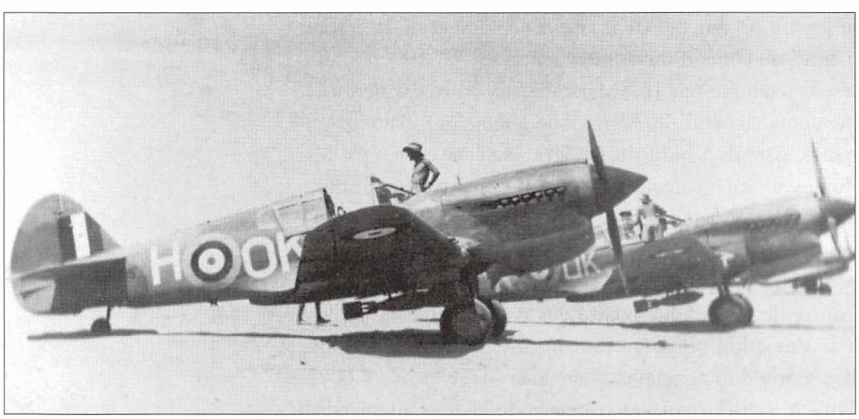
La première bataille d'El Alamein se déroule entre le 1er et le 6 juillet 1942. L'escadron ne réalise pas moins de 160 sorties de chasse et de bombardement pour la perte de trois avions pendant cette période. Bien que Rommel reste bloqué, les missions n'en continuent pas moins et les Kittyhawk sont modifiés à cette époque pour pouvoir transporter une bombe de 500 livres (227 kg). Les premières bombes de 500 livres sont larguées dans le courant du mois de juillet et à la fin du mois, pas moins de 500 sorties ont été effectuées par le *Squadron*. Si les victoires aériennes sont plutôt rares, les Australiens se rattrapent le 19 juillet quand au cours d'un *straffing* sur LG 21, les onze Kittyhawk de la mission surprennent quatre Ju 52 et un *Stuka* à l'atterrissage. Les cinq avions sont vite abattus. Cela reste cependant une exception et les principales revendications portent sur des objectifs au sol. Le 2 août, le *Wing* en entier est retiré du front pour se reconstituer et se reposer. Il retourne au combat le 20 du même mois et dans les dix jours qui suivent, il accomplit 80 sorties. Rommel tente une nouvelle fois de percer à partir de la fin août, mais cette tentative échoue le 4 septembre. Une période d'accalmie précaire s'installe au cours de laquelle la 8th *Army* de Montgomery se prépare à une contre-attaque massive. Cette courte période est mise à profit par le N° 450 *Squadron* pour toucher des Kittyhawk III. En seulement huit mois, les Australiens auront perdu environ une quarantaine de Kittyhawk I.

Les Kittyhawk Mk. III du N° 450 *Squadron* sur le terrain de Kairouan (Tunisie), en avril 1943. On notera que tous les avions visibles sur ce cliché portent exactement le même schéma de camouflage. (Australian War Memorial)

Dans leurs effectifs se trouve alors aussi un Hs 126 utilisé comme avion de servitude.

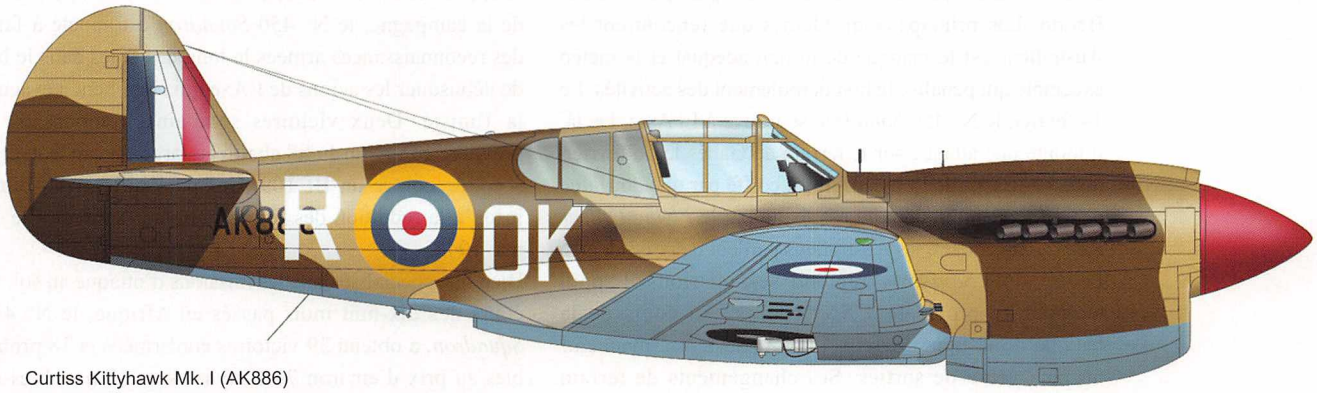
Combats en Tunisie

En octobre 1942, le N° 450 *Squadron* participe aux multiples attaques dans le but d'affaiblir le potentiel aérien ennemi en vue de l'offensive alliée qui se prépare. Cette dernière est déclenchée le 23 octobre et le front est percé le 3 novembre permettant aux troupes alliées d'entamer leur course dans le désert en direction de Benghazi. Le N° 450 *Squadron* accompagne ce mouvement en fournissant un appui aérien constant. En une quinzaine de jours, entre le 6 et le 19 novembre, les Australiens changent six fois de terrain en raison de l'avance rapide des Alliés. Cependant, cette transhumance connaît une pause le 22 novembre pour permettre aux hommes et aux machines de se reposer; en effet le N° 450 Squadron a effectué pas moins de 500 sorties depuis le 20 octobre et la fatigue laisse des traces visibles sur les visages. Les pertes ont été lourdes : sept avions.

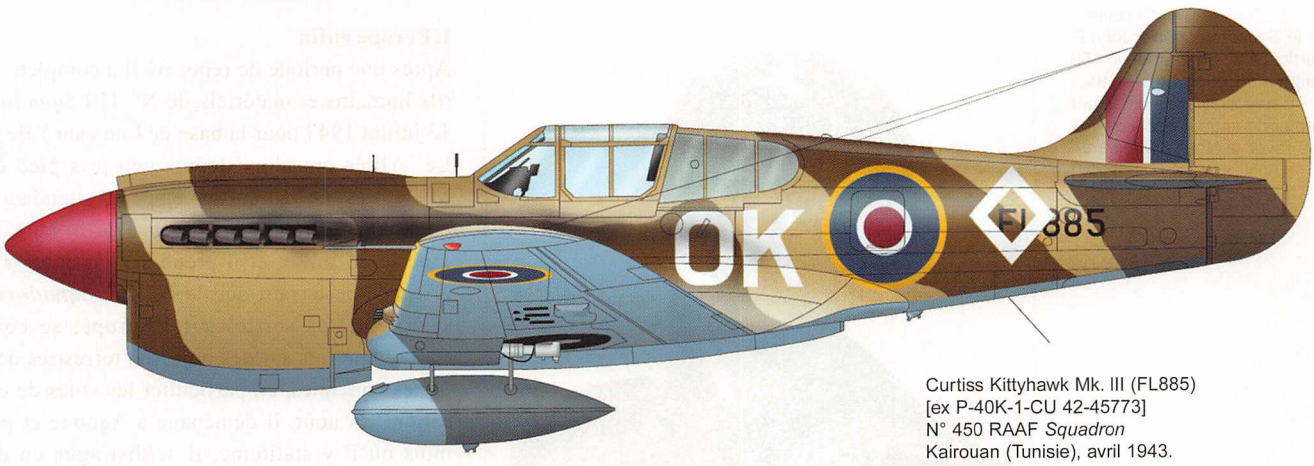


Deux Kittyhawk Mk. III armés chacun d'une bombe de 250 livres sur un terrain du désert au printemps 1942. (Collection A. Thomas)

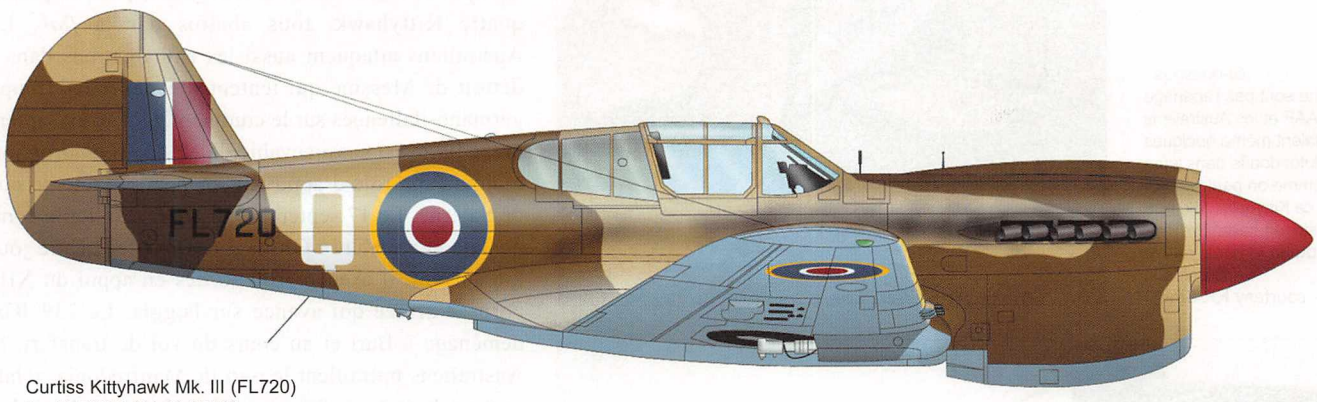
L'unité retourne au front le 13 décembre et prend ses quartiers à Marble Arch cinq jours plus tard, puis se retrouve à Ghel vers la fin du mois. Les premières semaines de 1943 sont plutôt calmes et les sorties se résument en des missions d'escorte ou de chasse libre. Vers la mi-janvier l'activité normale reprend, se concentrant autour de Tripoli. Au cours d'une attaque d'un terrain de campagne le 13 janvier, le *Sergeant* O'Neill est abattu. Il revient cependant deux jours plus tard à l'escadron. Le 14 janvier, les Australiens sont interceptés par des Bf 109 et MC.202 alors qu'ils escortent des Boston. Quatre Kittyhawk sont abattus (*Flight Sergeant* Nicholson et *Sergeants* Cameron,



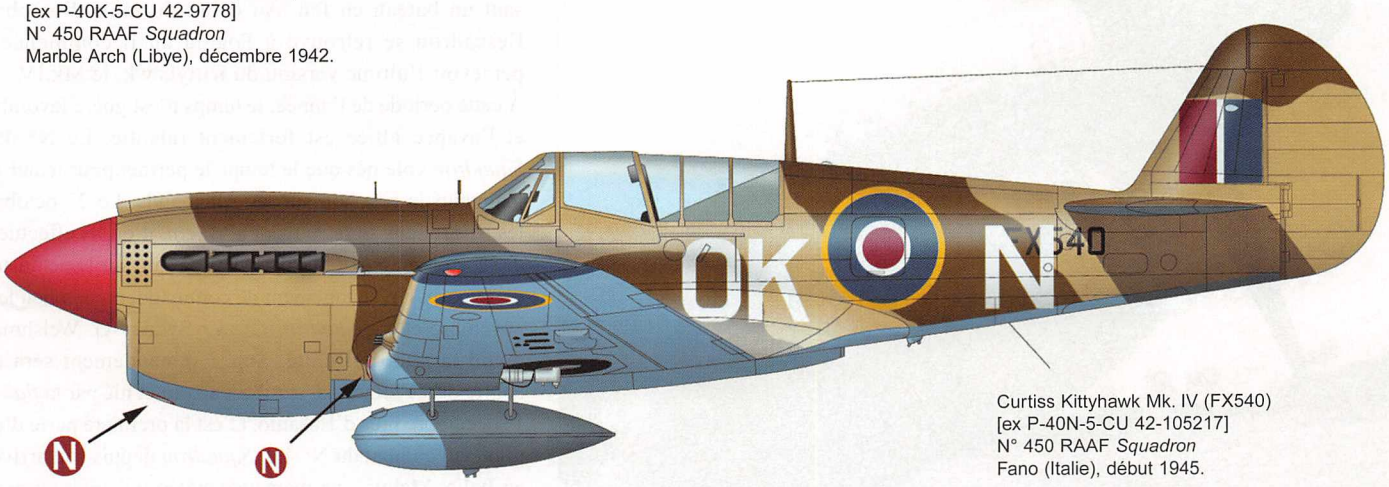
Curtiss Kittyhawk Mk. I (AK886)
N° 450 RAAF *Squadron*
LG 91 (satellite d'Amriya, Égypte), juin 1942.



Curtiss Kittyhawk Mk. III (FL885)
[ex P-40K-1-CU 42-45773]
N° 450 RAAF *Squadron*
Kairouan (Tunisie), avril 1943.



Curtiss Kittyhawk Mk. III (FL720)
[ex P-40K-5-CU 42-9778]
N° 450 RAAF *Squadron*
Marble Arch (Libye), décembre 1942.



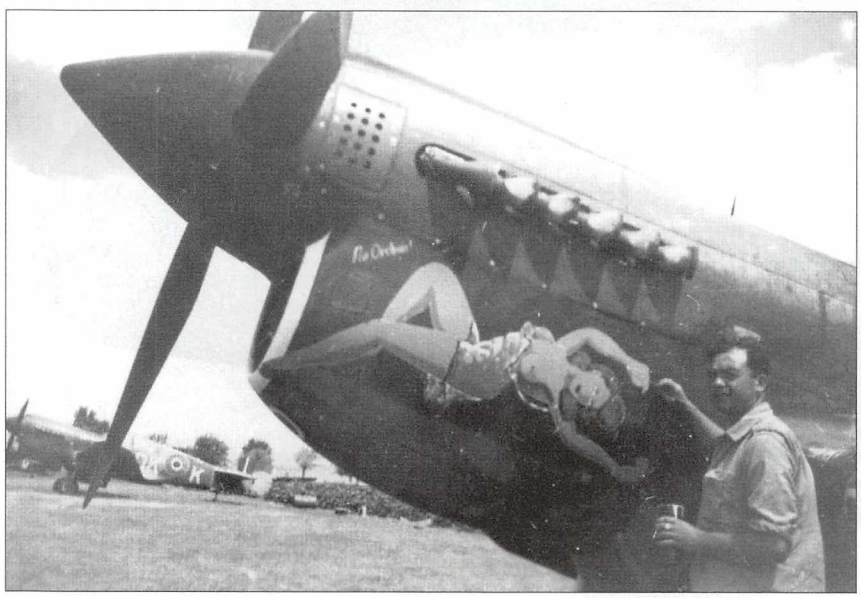
Curtiss Kittyhawk Mk. IV (FX540)
[ex P-40N-5-CU 42-105217]
N° 450 RAAF *Squadron*
Fano (Italie), début 1945.

© P-A. Tilley - 2001

Frost et Harrison); en contrepartie, le *Sergeant* V.J. McFarlane revendique un 109. Le combat pour Tripoli s'achève le 23 janvier et le *Squadron* part pour Castel Benito. Les principaux problèmes que rencontrent les Australiens est le manque de terrain adéquat et la météo exécrable qui pénalise le bon déroulement des activités. Le 14 février, le N° 450 *Squadron* se trouve à El Assa. De là, il monte une attaque sur le terrain de Gabès le 26 février, mais au-dessus de l'objectif, il est coiffé par une douzaine de Messerschmitt, dont un est abattu par le *Flying Officer* Regan. Cependant, les Australiens perdent deux des leurs.
Le N° 450 *Squadron* reprend ses missions d'appui tactique au profit du XXX^{ème} corps. Au cours de la bataille de la ligne Mareth, l'unité parvient à maintenir un taux élevé de sorties. Ses changements de terrain reprennent et elle se trouve quelquefois très près de la ligne de front au point d'être à portée des canons ennemis, comme c'est le cas le 16 avril à Kairouan. Vers la fin de la campagne, le N° 450 *Squadron* est appelé à faire des reconnaissances armées le long des côtes dans le but de débusquer les avions de l'Axe qui cherchent à évacuer la Tunisie. Deux victoires sont ainsi remportées, la première contre un Ju 88 abattu au large du cap Bon et la seconde contre un Bf 109. Ces patrouilles vont durer jusqu'à la reddition des forces germano-italiennes le 13 mai 1943.
Bien que spécialisé dans les missions d'attaque au sol, au cours des dix-huit mois passés en Afrique, le N° 450 *Squadron*, a obtenu 39 victoires confirmées et 18 probables au prix d'environ 70 Kittyhawk et 33 membres de son personnel, la plupart étant des pilotes.

Ci-contre :
le *Squadron Leader* John P. Bartle, DFC, commande le 450 entre mars et novembre 1943. Bartle avait précédemment remporté entre 4 et 6 victoires avec le N° 112 *Squadron*.
(Australian War Memorial)

Ci-dessous :
les pin-up ne sont pas l'apanage de l'USAAF et les Australiens comptaient même quelques artistes plutôt doués dans leurs rangs, comme on peut l'apprécier sur ce Kittyhawk Mk. IV à Vasto, en Italie, fin 1943. On note la légende : « *No Orchios* ».
(AHSA - courtesy F.F. Smith)



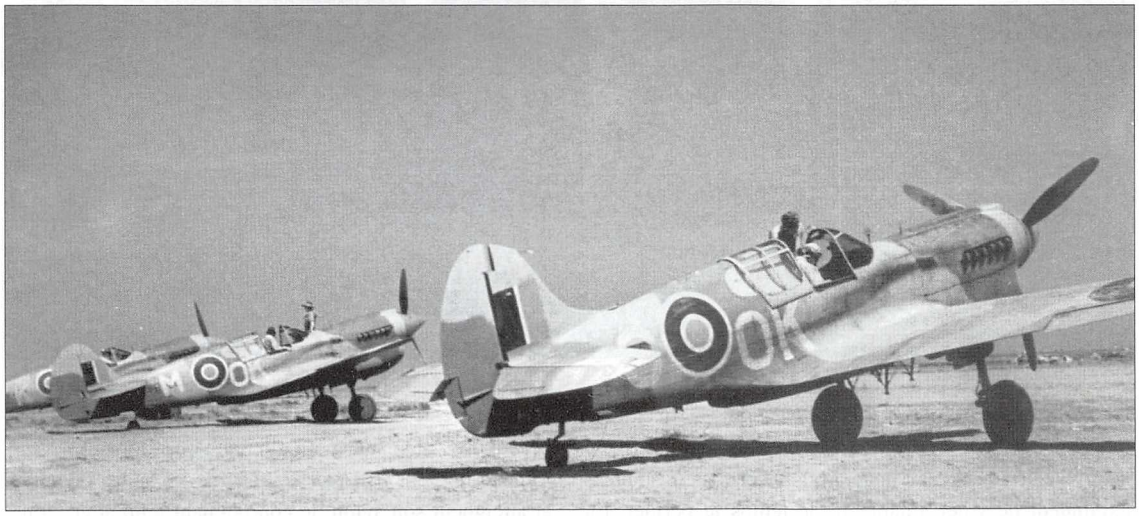
L'Europe enfin

Après une période de repos où il a complété ses effectifs humains et matériels, le N° 450 *Squadron* part le 13 juillet 1943 pour la base de Luqa sur l'île de Malte. Les Alliés ont alors depuis peu pris pied en Sicile. Malte n'est en fait qu'une étape en attendant l'aménagement de terrains plus proches du front. C'est chose faite le 16 juillet et il prend ses quartiers à Pachino. C'est de ce terrain que le N° 450 *Squadron* effectue ses premières sorties sur l'Europe, se concentrant encore une fois sur des objectifs terrestres derrière les lignes ennemies, en particulier les voies de communication. En août, il déménage à Agnone et pendant le mois où il y stationne, il se distingue en détruisant quelque 300 véhicules en tout genre, pour le prix de quatre Kittyhawk, tous abattus par la *flak*. Les Australiens attaquent aussi les embarcations dans le détroit de Messine qui tentent d'évacuer les troupes germano-italiennes sur le continent. Quand en septembre, l'Italie est aussi envahie, le N° 450 *Squadron* joue toujours son rôle d'appui en soutenant la tête de pont de Salerne. Le 17 septembre, il atterrit en Italie continentale et s'établit à Grottaglie. Dans les quatre jours qui suivent, il exécute 100 sorties en appui du XII^{ème} corps d'armée qui avance sur Foggia. Le 239 *Wing* déménage à Bari et au cours du vol de transfert, les Australiens mitraillent le port de Manfredonia, y laissant un bateau en feu. Au début du mois d'octobre, l'escadron se retrouve à Foggia où il commence à percevoir l'ultime version du Kittyhawk, le Mk.IV.
À cette période de l'année, le temps n'est guère favorable et l'avance alliée est fortement ralentie. Le N° 450 *Squadron* vole dès que le temps le permet pour tenter de maintenir la pression sur les Allemands. Le 27 octobre, les Australiens se retrouvent à Mileni, d'où ils effectuent des sorties au profit des partisans de Tito sur la péninsule de Zagorji. Un changement de commandement a lieu le 6 novembre et le *Squadron Leader* Sydney G. Welshman prend la tête de l'unité. Son commandement sera de courte durée toutefois, car il est abattu et tué par la *flak* le 1er décembre près d'Eusanio. C'est la première perte d'un pilote au combat du N° 450 *Squadron* depuis son arrivée en Italie. Malgré une mauvaise météo qui sévit au mois de décembre, les Australiens sont capables de réaliser

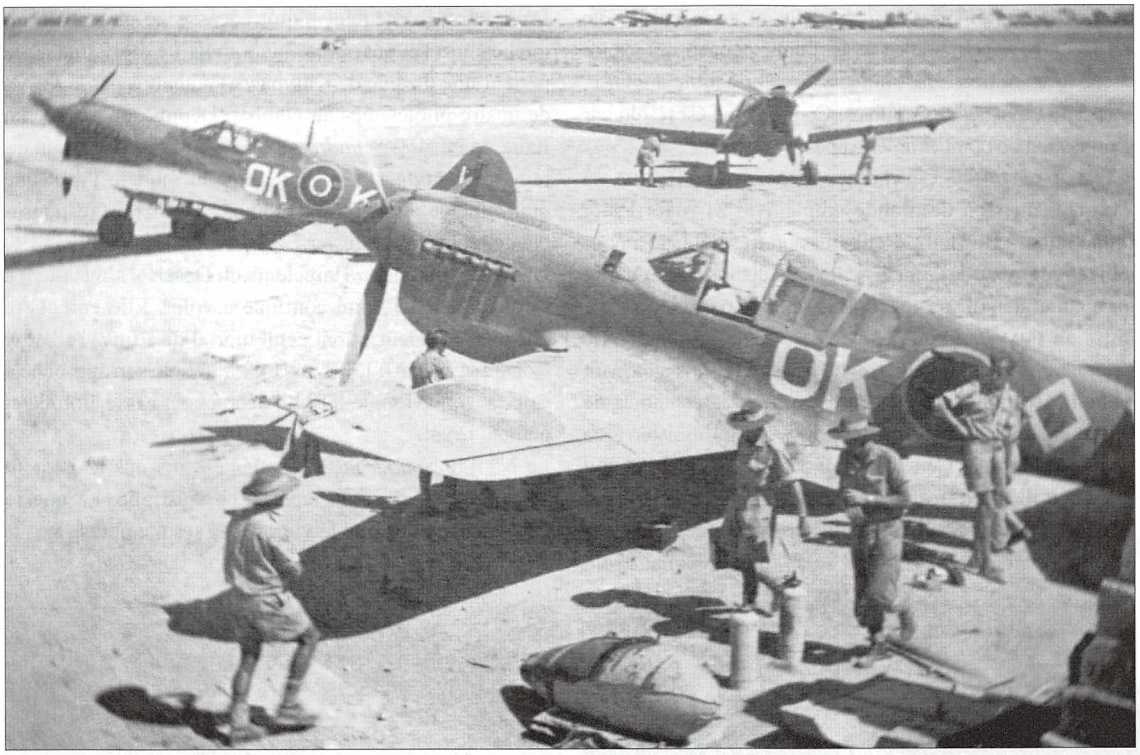
plus de 90 sorties entre le 8 et le 10 décembre 1943. Ils opèrent alors depuis Cutella. Cet épisode leur coûte tout de même deux Kittyhawk, abattus le 8 décembre. L'année 1944 commence avec une météo toujours aussi difficile et le N° 450 *Squadron* entame une série de reconnaissances armées au-dessus de l'Italie entrecoupée d'attaques des ports yougoslaves en faveur des partisans. Le N° 450 *Squadron* participe à la bataille sanglante du Mont Cassin, au profit cette fois de la *New Zealand Division*. Les rencontres avec l'aviation ennemie sont plutôt rares, mais le 11 mars, les pilotes australiens interceptent et abattent un S.79. C'est la première victoire depuis leur arrivée en Sicile. Deux jours plus tard la chance est encore avec eux et ils descendent un Ju 52 et le 17 mars, ils revendiquent deux Bf 109 endommagés. En avril, l'escadron parvient à effectuer 430 sorties, suivies de 150 autres dans la première moitié du mois de mai.

Les derniers combats

Rome tombe début juin 1944 et peu de temps après le N° 450 *Squadron* se déplace de San Angelo à Guidonia et à la fin du mois à Falerium. L'avance des troupes alliées se fait lentement mais sûrement. Le 9 juillet, le N° 450 *Squadron*, qui est passé entre-temps à Creti, à quelque 100 km au sud de Florence, se prépare à attaquer la « ligne Gothique ». Les premières sorties ont lieu en août. Si les pertes restent raisonnables, 3 Kittyhawk sont néanmoins abattus lors d'une attaque de position d'artillerie près de Fossombrone. Le 239 *Wing* déménage sur Folano le 11 septembre 1944 et se trouve en appui de la 5th US *Army*, mais il se replie sur Iesi le 20 pour une période de repos.



Alignement de Kittyhaw Mk. III des « *Desert Harassers* » à Luqa (Malte), en juillet 1943. (AHSA - courtesy F.F. Smith)



Au premier plan, le FL885, à Luqa (Malte), en juillet 1943. On note le losange qui sert de « lettre » individuelle, sans doute parce que le « O » avait été déjà pris (voir photo ci-dessus). (Collection A. Thomas)

Une fois encore le rythme des opérations diminue avec l'arrivée de l'hiver. Le N° 450 *Squadron* se concentre dès lors sur des objectifs purement italiens, laissant la Yougoslavie aux escadrons nouvellement équipés en Mustang. Les Australiens apprennent au cours de l'automne qu'ils vont aussi recevoir cette nouvelle bête de combat, ce qui aurait dû se faire après leur installation à Fano le 17 novembre. Cependant, ce rééquipement, bien qu'entamé ne sera jamais mené à son terme et seuls quelques Mustang III seront

Ce Kittyhawk Mk. IV, photographié à Vasto (Italie) est armé d'une bombe de 500 livres. Après quelques soucis avec les bombes de fabrication anglaise, les Australiens utiliseront des bombes américaines moins imprévisibles. On remarque le revêtement de la piste en plaques Marston. (AHSA - courtesy F.F. Smith)

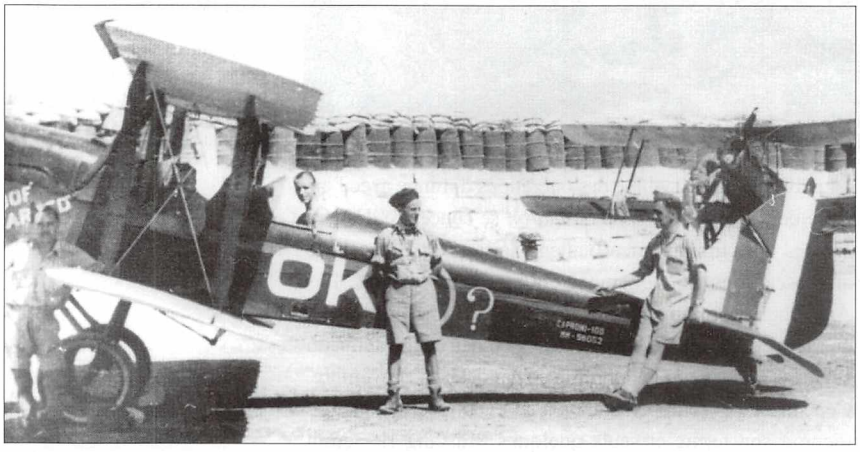
perçus. Le *Squadron Leader* J.C. Doyle, qui va effectuer la moitié de son tour d'opérations sur un Mustang, fait figure de privilégié au sein de l'unité. Malgré cela, les Australiens continuent de voler autant que le temps le permet. En février, le N° 450 *Squadron* s'installe à Cervia, sur la côte adriatique. Au cours de ce mois, l'unité connaît des explosions prématurées de bombes de fabrication anglaise, causant la mort de trois pilotes. Ce problème est résolu par l'utilisation de bombes américaines.

C'est à partir de Cervia que l'escadron effectue sa dernière mission de grande ampleur le 21 mars 1945, l'opération « Bowler ». Cette mission très délicate a pour objectif le port de Venise, ville qui dispose d'un statut particulier de ville protégée. Tout le *Wing* participe à cette mission aux côtés du 79th FG. C'est en fait la seule attaque que connaît Venise et ce ballet d'avions attaquant les embarcations en tout genre a attiré des centaines de Vénitiens qui, montés sur les toits, ont pu assister à ce spectacle unique. Cette mission a permis la destruction d'un pétrolier et d'un petit torpilleur. Après cette sortie, le N° 450 *Squadron* reprend son activité habituelle jusqu'à la reddition des troupes de l'Axe en Italie le 2 mai 1945.

Si la *flak* reste efficace, le *Flight Sergeant* Eaves n'a pas besoin des Allemands pour aller au tapis : lors d'un *straffing* sur un pont en métal le 20 avril, ses balles ricochent et atteignent son avion, le contraignant à un atterrissage forcé ! Cet événement plutôt cocasse ne doit pas faire oublier que les quatre premiers mois de 1945 ont vu la perte d'une dizaine de Kittyhawk IV abattus par la *flak* et de quatre pilotes tués au combat. Depuis son arrivée en Italie, le N° 450 *Squadron* a laissé environ une cinquantaine de Kittyhawk, presque tous du modèle IV, et une quinzaine de pilote tués au combat. La *flak* est responsable de toutes les pertes.

Après le 2 mai, les « Harceleurs du Desert » s'installent à Lavarino d'où l'unité continue à voler. Elle enregistre quelques accidents, dont celui mortel du *Flight Sergeant* Ronald H. Scharff le 12 mai 1945; lors de son approche à Cervia, son avion, le FT930, décroche à basse altitude et percute le sol.

Le N° 450 *Squadron* est finalement dissous le 20 août 1945 et son personnel rapatrié en Australie. La guerre aura finalement coûté la vie à 62 de ses membres.



Ce Caproni Ca.100 (MM.56052) servait d'avion de servitude au N° 450 *Squadron* sur l'île de Malte. Les Australiens l'avaient probablement rapporté du désert libyen. (Collection A. Thomas)

Les commandants du N° 450 RAAF *Squadron*

31.05.41	S/L G.H. Steege
07.05.42	S/L A.D. Ferguson
18.10.42	S/L J.E.A . Williams
02.11.42	S/L M.C.H. Barber DFC
16.03.43	S/L J.P. Bartle DFC
06.11.43	S/L S.G. Welshman
06.12.43	S/L K.R. Sands
07.04.44	S/L R.T. Hudson DFC
15.06.44	S/L J.D. Gleeson
25.10.44	S/L J.C. Doyle DFC

REÇU 5 SUR 5

Touchez pas à mon *warbird* !

L'éditorial du n° 20 nous a valu une avalanche de coups de fils, de lettres et de courriels provenant des cinq coins de l'hexagone. Il est matériellement impossible de rendre compte de toutes vos réactions et nous avons choisi la lettre de Patrick Arno, qui nous paraît assez bien résumer l'ensemble de vos commentaires.

Je suis tout à fait d'accord avec vous dans la seconde partie de votre éditorial du n° 20 et je m'attacherais à la première partie. J'ai la chance et l'honneur de faire partie des quelques heureux élus qui entretiennent bénévolement et font voler la dernière Fortesse Volante en France – j'ai nommé *The Pink Lady*. Comme vous le dites si justement, un avion est conçu pour voler, mais pas à n'importe quel prix ! Surtout pas celui d'une ou plusieurs vies humaines. Il convient de savoir où commence la sagesse et où débute l'inconscience; sagesse de redonner vie à un avion en le restaurant, inconscience de ne pas mettre toutes les garanties de sécurité de son côté quand on le fait voler.
Pour notre part, sachez qu'il nous faut justifier de l'entretien méthodique de l'avion en accord avec le manuel constructeur, pour obtenir le CDN de la part des autorités de tutelle et ce, tous les ans, et il en va de même avec tous les avions de collection. Les pilotes et mécaniciens navigants qui présentent la machine lors des manifestations aériennes sont tous d'anciens navigants civils ou/et militaires, idem pour les mécaniciens au sol. Ils affichent chacun plusieurs milliers d'heures de vol et sont loin d'être des cow-boys ou des acrobates. André Domine et Michel Bezy, les deux pilotes (tous deux ex-commandants de bord) savent où est la sécurité et où commence le risque. Pour cela, l'avis de tout le monde est indispensable, y compris et surtout celui des mécaniciens au sol. Le doute n'a pas sa place. Si le moindre risque de « pépin » est décelé, l'avion reste au sol jusqu'à résolution du problème.
Je suis néanmoins d'accord avec vous, cet avion appartient avant tout à l'histoire et au patrimoine, comme tous les avions de collection. Nous n'en sommes que les dépositaires. Mais, avouez qu'il serait dommage, en suivant votre raisonnement, de ne plus voir voler ces belles machines de légende. Une exposition statique ne peut satisfaire qu'une minorité de passionnés et encore faut-il se rendre aux endroits où se trouve ce que l'on veut voir.
Chaque année, le meeting de La Ferté-Alais draîne plusieurs dizaines de milliers de passionnés parce qu'il est le seul en France digne de ce nom et, surtout, parce qu'il est le seul à présenter *en vol* de vieux avions. Sa réputation a depuis longtemps dépassé les limites de l'hexagone, comme celui de Duxford en Grande-Bretagne pour les *warbirds*.
Quelle tristesse de se promener au Musée de l'Air et de voir toutes ces belles machines qui ont rallié pour leur ultime vol les collections du Bourget et sont restées là, définitivement plantées et subissant les outrages du temps par manque de moyens et de protection. Est-ce cela qui intéressera nos enfants ?
Malheureusement, la mort et la destruction prélèvent leur tribut de temps en temps et ni vous ni moi n'y pouvons rien ! Faire aujourd'hui voler ces machines merveilleuses, c'est honorer la mémoire de ceux qui les ont conçues, pilotées et qui en sont mort un jour. C'est plus qu'un devoir, c'est une mission que nous avons. Et si demain, après-demain, les enfants de nos enfants peuvent encore admirer en vol ne serait-ce qu'une de ces machines, alors là, oui, nous aurons réussi.

P. Arno (Lieusaint, 77)

Que je sois honnête, il s'agissait d'une gentille provocation de ma part dont le but était surtout de provoquer une réflexion plus que des réactions. Bien sûr que nous n'éprouvons pas le même frisson en voyant passer un B-17 au-dessus de nos têtes qu'en le contemplant dans un musée, au Bourget ou ailleurs. Mais l'intérêt des zoos n'est-il pas aussi de préserver les espèces en voie de disparition ?

C-J.E.

Un mystérieux hydravion quadrimoteur

Dans la liste des victoire du 122 *Wing*, en date du 2 mai 1945, il y a un « hydravion inconnu ». D'après les pilotes qui l'ont abattu, il s'agirait plus précisément d'un « *four-engined flying-boat* », c'est-à-dire d'un quadrimoteur à coque.
Quel hydravion de ce type les Allemands auraient-ils été en mesure de mettre en œuvre à une semaine de la cessation des hostilités ? J'ai d'abord pensé au Dornier Do 26, dont deux exemplaires furent versés, à la mi-44, à l'*Erprobungsstelle* de Travemünde. Cependant, la configuration caractéristique de cet appareil, avec ses moteurs en tandem sur les ailes, connu depuis 1937 et surtout depuis la campagne de Norvège de 1940, rendait son identification facile. De plus, d'après les spécialistes, il est fort douteux qu'ils eussent pu encore être en service en 1945.
Il pourrait donc s'agir d'un modèle « exotique », comme le Lioré-et-Olivier H-246, dont deux exemplaires aux couleurs allemandes se trouvaient à la KG 200 et codés, selon plusieurs sources, A3+HC et A3+KC. L'un des deux a survécu à la guerre (n° 405, code inconnu) en compagnie d'une machine d'Air France (n° 403, F-AREJ).

J-C. Mermet (Forcalquier, 04)

La 28ème de Bong

À propos du n° 19 et de l'article relatif au 80th *Fighter Squadron*, en page 46, vous présentez le P-38 à bord duquel Richard Bong a décroché sa 28ème victoire, alors qu'il n'arbore que 27 drapeaux. La littérature américaine (*Air Classics Review*, 1993) en donne l'explication suivante : au moment de la photo, la 28ème victoire n'était pas encore confirmée, ce qui laisse à penser que le cliché a été pris dans les jours suivant immédiatement le 12 avril 44.
D'autres photos montrent cette même particularité.

R. Strullu (Le Port, Réunion)

Retour sur Transport Luftwaffe

À propos de l'article sur le transport paru dans le n° 15, je voudrais vous signaler quelques erreurs.
– p. 2, le Go 244 portait le code 4V+ER et non 4V+BP. Le KGr.zbV 106 avait l'habitude de transformer la lettre individuelle en chiffre sur le gouvernail. Ici, E = 5.
– p. 30, le Ju 52 de tête appartient au *Stab* I./KGzbV 172. Son insigne est le petit cochon dans une étoile. La couleur de l'étoile dépendait de la *Staffel*; ici, elle était verte (*Stab*).
– p.33, l'Ar 232A-03 (VD+YC) fut détruit trois jours après son premier vol à Schönwalde, tuant tous les membres de l'équipage.
– p.33 encore, le KGr.zbV 700 n'a aucun rapport avec le groupe Wittstock. Ce dernier a reçu les Ju 52 de la 700 remis en état fin janvier 1943. Après un mois de formation à Helmstedt (près de Braunschweig), le groupe fut transféré au Bourget pour être équipé en LeO 451. J'ai publié un article sur ce sujet dans la revue allemande *Jet & Prop*.
– p.35, le SM.82 (pas S.82) n'appartient pas à la 13./KGzbV 1 mais à la *Savoia-Staffel* formant la 5ème escadrille du 3ème groupe de cette escadre. C'est la raison pour laquelle vous trouvez le chiffre 5 comme code tactique. Officiellement, la *Staffel*, commandée par le jeune lieutenant Helmut Schwarz, et opérant depuis Lecce, appartenait au *Stab* du groupe (d'où le « B » vert).
– p.35 encore, le LeO 451T n'appartient pas au *Stab*/KGzbV 700, mais à la 2. *Staffel* de cette escadre.
Les anomalies des codes de la 700 sont décrits dans mon article cité plus haut.

Dipl.Ing. Karl Kössler (Cremlingen, Allemagne)

Cirage de pompes ?

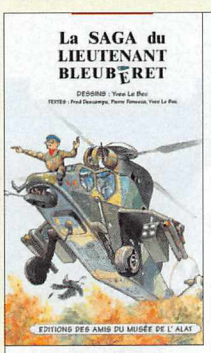
J'ai personnellement beaucoup aimé les « pompes » d'Al McFadden que vous avez eu la gentillesse de nous laisser admirer en évitant de couper le bas de la photo de la p. 59 du n° 20. J'espère que ses geôliers français ne le lui auront pas volées... c'était tentant !

F. Puymaudran (Vannes, 56)

Un autre Français sur Tempest

À propos de votre article sur le 122 *Wing*, je vous signale qu'un autre Français a piloté des Tempest au sein de cette même unité.
Il s'agit de Régis Charles Deleuze, né le 22 septembre 1922. Il est parti de St Jean-de-Luz en juin 1940 et, pour des raisons que j'ignore, il s'est directement engagé dans la RAF *Volunteer Reserve* (matr. 135504) et non dans les FAFL. Je ne connais pas sa carrière pour les premières années de la guerre, mais je le retrouve *Flying Officer* au N° 501 *Squadron* pendant l'été 44, sur Spitfire d'abord, puis Tempest, à partir des premiers jours du mois d'août. Régis Deleuze est crédité de 8 bombes volantes abattues pendant cette période.
Passé au N° 274 *Squadron*, promu *Flight Lieutenant*, il fut porté disparu en opérations le 25 février 1945, victime d'une panne de moteur semble-t-il. Il pilotait ce jour-là le Tempest Mk. V EJ775.
Il est aujourd'hui inhumé au *Brussels Town Cemetery* en Belgique sous le nom de « de Leuze ». Il fut cité à l'ordre de l'armée aérienne à titre posthume par décision du 18.08.47 (JO du 27.08.47). Le texte indique qu'il était capitaine détaché au N° 501 *Squadron* !

Yves Morieult (Metz, 57)



La saga du lieutenant Bluebéret

L'association des amis du musée de l'ALAT de Dax propose en souscription ce recueil de 64 dessins caricaturaux d'Yes Le Bec, avec commentaires de F. Descamps et P. Fonseca.
Prix en souscription : FRF 110.- (+ port 30.- FRF). Souscription close le 30.11.01 (passé cette date, le prix sera de F. 140.-).
Commande et chèque à adresser à : AAMALAT, 58 ave Aérodrome, 40100 Dax.

Aéro-Kits

Heller-Musée (II)

Jean-Christophe Carbonel

Les illustrations de couvercle

Il est à noter que les boîtes des premiers monomoteurs de 1966 reprenaient le format carré (dit format " KD " par homonymie) des boîtes Heller Cadet de l'époque. Cependant, comme on trouvait que cela dévalorisait la nouvelle gamme Musée, il fut décidé de créer un nouveau format plus long (dit " format Z ") qui devint le standard des petites boîtes Heller. Les petits bimoteurs étaient emballés dans un format supérieur le " format A ". Les boîtages de la série initiale ont tous été réalisés par Paul Lengellé, peintre de l'air qui n'avait pas toujours la même vision des choses que son client, Léo Jahiel. Ainsi Roland de Narbonne raconte que le projet initial de l'illustration pour le Morane 230, connu comme avion d'acrobatie aérienne, le représentait en vol sur le dos. Mais pour Léo Jahiel " *ça ne se faisait pas* " et ce n'était pas vendeur, aussi Paul Lengellé dut-il s'exécuter et remettre, de mauvais gré, son avion en vol normal !

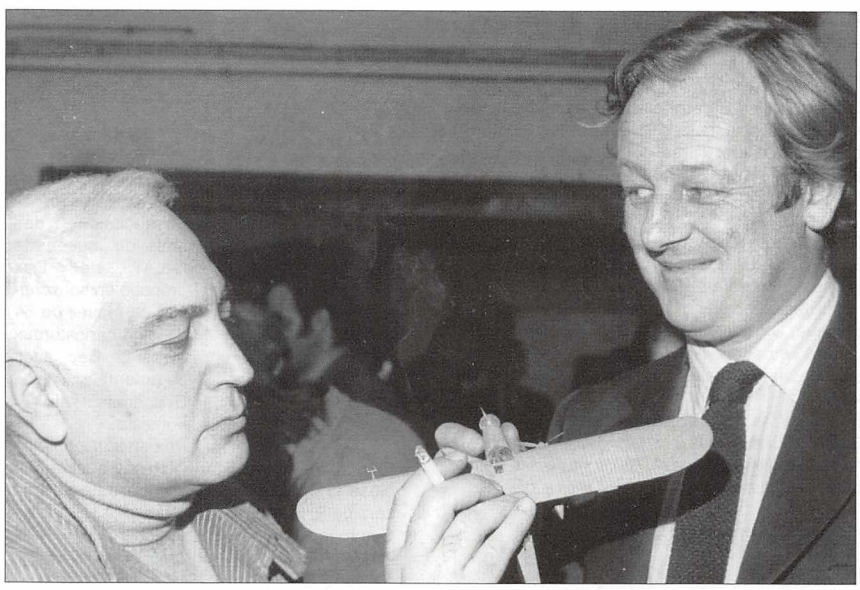
Francis Bergèse prendra la succession de Paul Lengellé en 1976. Francis Bergèse venait juste de terminer une série de boîtes d'allumettes sur le thème des avions de l'armée de l'Air pour le SIRPA, lorsqu'il fut contacté par Léo Jahiel. De 1976 à 1980, il sera sous contrat avec Heller, réalisant plus de 130 illustrations dont 85 à thème aéronautique (dont une partie ne servira pas). Pour ce qui nous concerne aujourd'hui, il réalisera donc les illustrations de première édition du D-500, D-501, D-510, Ni-D.622 et Helldiver en 1977-80. Serge Jamois a pris la relève pour les rééditions ultérieures.

Des Français pour l'étranger

Dès 1966, Heller profite de l'accueil chaleureux de la critique, spécialement des magazines britanniques pour nourrir de grands espoirs à l'exportation. Ainsi une publicité dans *Flying Review International* d'octobre 1966, non seulement annonce les six modèles déjà disponibles et les deux à venir, mais précise dans un encart destiné aux professionnels que des représentants sont recherchés pour différents pays. Le premier résultat sera atteint aux USA avec la création de la marque Buzco (en fait tout simplement le nom de la firme qui importait Heller aux USA) dès la fin de l'année. Ce ne fut pas un succès et dès 68, l'importation directe était reprise en main par Nat Polk du fameux magasin New-Yorkais Polk's. Nat Polk prit sa retraite au début des années 90 et son magasin n'est plus aujourd'hui que l'ombre de ce qu'il était à l'époque où il se vantait d'avoir en rayon un exemplaire de toutes les maquettes produites dans le monde. Pour les Parisiens on peut comparer Polk's à ce que fut, à la même époque, la boutique aujourd'hui disparue *À la Source des Inventions* près de la gare de l'Est.

Par contre, les kits Heller auront une importation plus discrète en Angleterre, ne devenant réellement aisément disponibles qu'à partir de 1971 lorsque Richard Kohnstam (RIKO) devint l'importateur officiel de Heller et qui venait juste de cesser son activité en 2001.

Et ce n'est qu'en 1977 que les pays scandinaves accueilleront Heller avec un grand enthousiasme; des décorations spécifiques pour cette zone géographique furent appliquées à certains appareils. Parmi les matériels d'origine française seul le MS.406 subira un reboîtage aux couleurs finlandaises (curieusement il n'y a pas trace d'un Caudron 714 qui semblerait pourtant un sujet logique pour ce même pays). De même, la gamme Allemagne-Autriche réalisée à la demande de l'importateur Schreiber, aurait pu inclure des appareils capturés mais, probablement par amour-propre national cela n'eut pas lieu. La gamme italienne ne fut pas commercialisée. Il a été évoqué toutefois la possible existence de Bloch 152 aux couleurs grecques résultant d'une initiative de l'importateur local sans que cela puisse être confirmé. Là aussi un appel aux lecteurs pour en savoir plus s'impose.



Léo Jahiel, PDG de Heller (à gauche), présente son nouveau Potez 540 à Glyn Pearson, responsable de Riko, importateur de la marque en 1972. (Via L. Guinard)

Petits papiers 68…

" *Allez Heller* " ainsi commence l'éditorial de Léo Jahiel pour cette année-là. Cet éditorial, plus cours que les années précédentes, vante toujours en premier lieu, en ce qui concerne l'aviation, la série Musée qui " *dépasse le standard de qualité internationale, nos appareils sont considérés sur nos marchés d'exportation, comme parmi les plus fins et les plus fidèles du monde entier.* " Dans les pages du catalogue on insiste toujours sur l'effort de recherche documentaire qu'on nécessité ces modèles : " *chacune des maquettes de la série Heller Musée est le fruit de recherches scrupuleuses et difficiles. Les archives souvent détruites, toujours rares, ont obligé Heller à pratiquer fréquemment dans ses bureaux d'études, la reconstitution complète des plans de forme de ces appareils. Nous sommes fiers, nous les gens de chez Heller d'avoir pu fabriquer une ligne d'appareils français qui fait honneur au maquettisme.* "

C'est la dernière phrase, rédigée au passé, qui est importante : en 1968, le cœur n'y est plus. En fait le programme des bombar-

diers Heller a manifestement été aussi chaotique que les programmes de réarmement de 1938-40 ! Souvenez-vous, nous avons vu ci-dessus que dans l'éditorial du catalogue 1966, Léo Jahiel ne parle que de bimoteurs : faut-il en déduire que les quadrimoteurs n'ont jamais été envisagés ? Pourtant, quand le magazine américain *His-Air-Dec* a annoncé au printemps 67 le programme Heller, il a listé à côté des Potez 63 et 63.11, ANF Les Mureaux 117, LeO 45, Caudron C.714 et Bloch 210 qui ont tous été commercialisés, " *le fameux quadrimoteur qui lança les premières bombes sur Berlin en 1940 : le Farman 223-4* " et précise que " *le but final de Heller est de produire vingt maquettes des avions français de la 2GM dont 8 ont déjà été commercialisées* " [1].

Cette bonne nouvelle est également annoncée par le *Journal* de la branche française de l'IPMS, qui en juillet/août de la même année [2] prédit pour 1968 les kits suivants : D-500, Potez 54, MS 225, MS 230, Amiot 354 et Farman 222. On aura déjà noté qu'il faudra en fait attendre presque dix ans de plus pour le Dewoitine D-500. Quant au Potez 54, il sortira en 1972 en même temps que le duo de Morane parasol qui feront s'exclamer au *Camouflage Air Journal* : " *on n'y croyait plus, mais c'est pourtant arrivé. Dernière Minute : Heller vient de sortir les Morane-Saulnier 225 et 230 qui à première vue semblent formidables* " [3]. Cette impression était aussi partagée par le chroniqueur maquettiste d'*Air Enthusiast*. Quant aux bombardiers leur saga continue, car de source IPMS on apprend au début 1968 [4] que " *le Farman 222 est remplacé par le Bloch 131* [et que] *pour plus tard sont prévus des avions de grands raids* [5] ". Le Farman 222 n'a semble-t-il été qu'une simple " velléité commerciale " car Roland de Narbonne ne se souvient plus aujourd'hui d'avoir monté de dossier le concernant. Cette année-là ce sont les navires et les voitures qui ont le vent en poupe. Le Bloch 131 est d'ailleurs présenté comme " *chasseur bombardier* [?], *le dernier de la série Heller-Musée, mais non le moins intéressant. Cette superbe maquette complètera heureusement cette série* ".

En fait ni le Bloch 131, ni l'Amiot 354 qui est également annoncé pour 1968, ne seront commercialisés et les amateurs devront attendre 1995 avec les kits Mach 2 produits et réalisés par Didier Palix pour pouvoir mettre ces avions dans leurs vitrine. Ces modèles furent probablement interrompus assez vite et lorsque Ph. Goulard entra chez Heller en 1972 il ne se souvient que d'avoir vu " *un vague plan trois vues, certainement pas une étude complète* " dans les dossiers les concernant. À la place, ce sont ce que l'on appelle aujourd'hui des " déclinaisons " qui sortiront avec le MS 225 et le LeO 451. Il faut dire qu'en 1967 de nombreuses séries de diversification ont été lancées : voitures, dînettes et l'annonce d'un *Heller Magazine* [6].

Les événements qui secouaient alors la France n'eurent que peu d'impact sur Heller. En effet compte-tenu de la politique généreuse de Heller, les salariés n'étaient que peu enclins à faire grève. Toutefois cette approche n'était pas forcément celle des autres industries locales dont certains salariés auraient menacé de " tout casser " dans l'usine Heller si cette dernière ne se joignait pas au mouvement de grève nationale. Après une réunion entre M. Jahiel et son encadrement, on tomba d'accord sur un mouvement symbolique de 5 jours " *en gros* [prenez] *une semaine de vacances* ". L'année 1968 sera pourtant une bonne année en termes de profit, se souvient encore le chef-comptable de l'époque, M. Durribreux, ce qui fait écho aux bonnes critiques qui accompagnent la fournée de l'année par exemple, IPMS-France juge que " *la maquette Heller du Mureaux 117 est… excellente (notamment les rivets et leur emplacement sont remarquablement exécutés et parfaitement exacts)* " [7] et à propos du Caudron 714, considère que c'est " *une très jolie maquette…fort bien moulée* "[8].

La Guerre de 40 a cessé , ça c'est sûr…

Les derniers modèles qui peuvent être rattachés à la période qui nous intéresse furent un D-500/501 en 1977, un D-510 et un Caudron Simoun en 1978, puis finalement un Nieuport-Delage Ni-D.622 en 1979 et un SBC Helldiver en 1980. Ces modèles furent choisis et étudiés par Philippe Jourdan qui était aussi à l'époque un membre actif d'IPMS France et était donc à même de deviner les sensibilités du marché, du moins celui des " moustachus ". Cela lui permit ainsi de faire passer la série des D-500/501/510 pour lesquels il avait un attachement particulier et qu'il a depuis d'ailleurs réalisés au 1/48 sous sa marque Hi-Tech (en partenariat avec Fonderie Miniature qui réalise les injections et commercialise des variantes sous sa marque propre). Dix ans après les débuts de la gamme Musée, la recherche de documentation est toujours aussi difficile : " *les fabricants n'ont plus d'archives. Pour le D-510 j'avais un bon article d'une revue... italienne, des plans cotés issus du Musée de l'Air et la notice technique découverte au SHAA* ", raconte Ph. Jourdan [9]. Ces kits furent une nouvelle fois bien perçus par la presse.

D'autres appareils comme le LeO C-30 (pour lequel une prémaquette à une échelle supérieure au format définitif du kit fut

réalisée en résine – d'où le nom d'Araldites donné à ces prémaquettes), le Loire 46 ou le Laté 298 ne furent pas retenus par les comités produit. " *Le comité produit se basait uniquement sur la rentabilité du produit envisagé. Parfois Ph. Jourdan venait me voir avec une étude de rentabilité pour essayer de faire passer un projet mais çà ne marchait pas toujours* " précise Ph. Goulard qui à l'époque (début des années 80) supervisait les comités produit. Toutefois globalement pour la " série Z " (c'est à dire les monomoteurs au 1/72) " *on* [lui] *faisait confiance* ". Quant au Laté 298 il fut rejeté parce que " *les hydravions, c'est comme les hélicoptères, ça ne se vend pas* ". Cette assertion explique donc aussi l'abandon du LeO C-30 !

Les illustrations de couverture furent réalisées par Francis Bergèse qui venait l'année précédente d'être recruté spécifiquement pour illustrer les boîtes aéronautiques. En effet on avait fait remarquer à M. Jahiel que " *toutes les boîtes se ressemblent, on dirait que vous faites toujours le même avion* ". Aussi un nouvel artiste était recherché dont le style se démarque de celui de P. Lengellé qui continuait de faire la marine. En fait, deux nouveaux artistes furent recrutés : Bergèse et Olivereau, mais seul Bergèse a contribué aux *boxarts* " 1940 ". Heller s'étant à l'époque fait épingler par la presse pour illustrer sur ses *boxarts* des éléments qui n'étaient pas dans les boîtes, consigne fut donc donnée à Francis Bergèse d'ajouter des reflets sur les cockpits pour éviter de montrer les pilotes absents des boîtes. Francis Bergèse a ensuite repris tous les boîtages à partir de 1978, sauf le D-500/501, le Mureaux 117, le Bloch 210 (pour lequel P. Lengellé avait réalisé une deuxième illustration dans un ciel nocturne battu par les projecteurs), le LeO 45, le Breguet 693 et le Potez 63-11. À noter toutefois que les illustrations de Paul Lengellé qui étaient encore utilisées à cette époque se trouvaient

Sources :
Frog Model Aircraft 1932-7976 par Richard Lines & Leif Hellstrom, New Cavendish, 1989
ModelAart n°523 1998
In Plastic WW2 Aircraft Kits par John W. Burns, 1993
La petite histoire des grandes marques : Heller dans *Avions Blindés Maquettes* 21 à 24 (1995)
La petite histoire des grandes marques : Frog dans *Avions Blindés Maquettes* 28 et 29 (1996)
La petite histoire des grandes marques : les fantômes de Frog dans *Avions Blindés Maquettes* 31 (1997)
La petite histoire des grandes marques : Lindberg dans *Avions Blindés Maquettes* 32 et 33 (1998)

Remerciements :
Je tiens d'abord à remercier les anciens de Heller, à commencer par leur président Léo Jahiel, qui ont bien voulu me confier leurs souvenirs et leurs archives et en particulier Mlles Bêche et Guinard, MM. Audren, Durribreux, Freyssencourt, Goulard, Jourdan, Picard et Trochain.
La recherche bibliographique au travers de la presse de l'époque a été réalisée par Raymond Magnani, qu'il en soit spécialement remercié pour avoir permis ainsi de " pimenter " cet article par ces évocations qui nous ont permis de retrouver un peu de la saveur des " sixties ".
Je remercie également MM. Irvine, S. Jamois, R. de Narbonne et Yanchus pour leur assistance dans la réalisation de cet article.

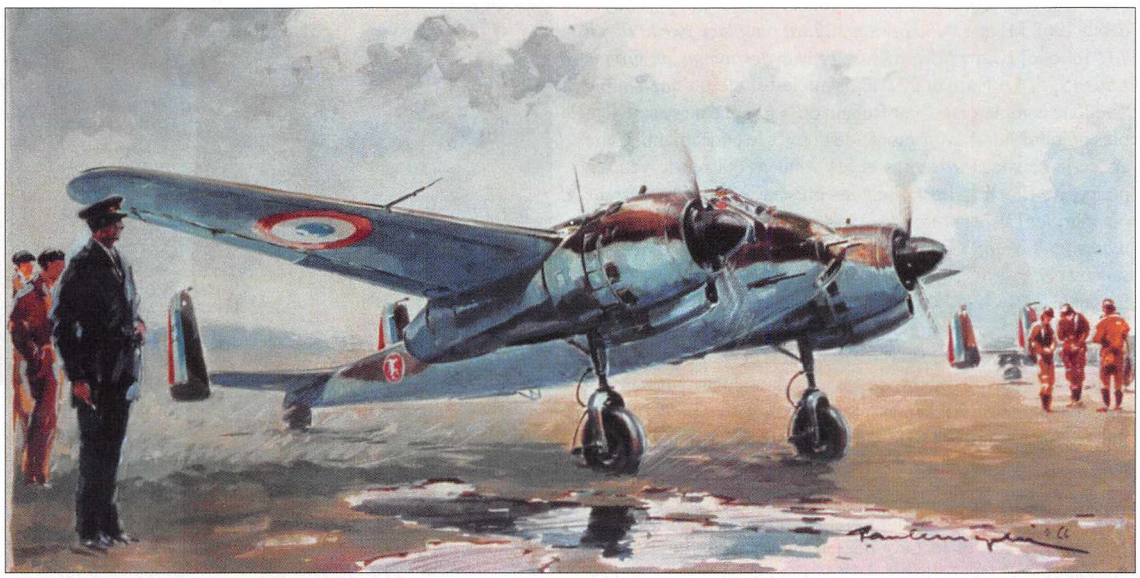
par contre modifiées : le LeO 45 se voyait expurgé des bombes et des appareils d'arrière-plan (mais pas des traçantes), le Breguet 693 perdait son convoi de la Wehrmacht et les deux Breguet d'arrière-plan et le Mureaux 117, initialement l'objet d'un féroce combat entre Bf 109E et Morane 406, se retrouvait tout seul dans un ciel plus serein…

Durant les années 70, on commençait à entendre des histoires d'enfants qui " *s'envoyaient en l'air en sniffant la colle* " contenue dans les maquettes aussi des expériences de maquettes à assembler sans colle furent-elles menées. Selon les souvenirs de certains, un Amiot 143 aurait été ainsi bidouillé pour servir de prototype " snap ". Mais rien n'abouti avant le départ de M. Jahiel car le concept, baptisé " Clic-Clac " avait un impact négatif sur le réalisme du modèle.

Heller n'a plus produit de kit d'avions anciens depuis cette date préférant se consacrer aux matériels actuels.

En août 1980, suite à la suggestion d'un cadre, un comité produit retint la proposition d'un D-520 et d'un MS.406 au 1/48, mais il n'en ressortit rien. Certes les temps étaient troublés pour Heller qui venait d'être revendu par son actionnaire principal, le Crédit Lyonnais, au groupe Goldschmitt, mais d'autres considérations ont pu jouer.

Voyons par exemple les ventes du Helldiver qui étant sorti cette année-là et étant le dernier avion de 1940 produit par Heller semble digne d'intérêt :



Cette illustration signée Paul Lengellé fut publiée avec l'infomerciale parue dans *Tintin Magazine* sur la maquette Heller. (Photo R. de Narbonne)

En 1980 il en fut vendu 47 000 dont 10 100 en France et 36 900 à l'export. Ce chiffre tomba à 9 500 unités (France + export) en 1981 et n'était plus que 2 000 unités lorsque ce kit fut retiré du marché en 1985. À titre de comparaison, le meilleur score en avion à hélice en 1980 en France fut l'Arado Ar 196 avec 18 500 exemplaires. Ce score peut surprendre mais un VRP, Guy Fressencourt, se souvient que " *en ce qui concerne les avions au 1/72, les best sellers étaient les Messerchmitt et le Corsair, les avions français comme le LeO…bof !* "

Fin 1986, un palmarès [10] fut établi des modèles ayant le plus contribué au chiffre d'affaires de Heller durant l'année écoulée.

Le premier appareil de la série " Musée ", l'Amiot 143 était le premier avion de la Seconde Guerre mondiale, mais il venait en... 62ème place de ce palmarès, avec une quantité totale vendue de 9 000 pièces (il s'agit de pièces vendues durant l'année). Si l'on rapproche cela des 60 000 pièces de la 205 Turbo, cela relativise l'importance de la maquette d'avion, surtout 2GM, en France. Le premier chasseur de ce document est le Spitfire Mk.I (89ème rang) avec 23 000 unités – la différence de rang s'explique par le fait que le classement est établi en chiffre d'affaires et non en nombre d'unités vendues, et le prix de vente d'un Amiot est supérieur à celui d'un monomoteur comme le Spitfire). Le premier chasseur français était le Morane 225 avec 4 800 unités dont 4 500 en France et 300 à l'export. Quant au Caudron 714, il totalise les ventes mirifiques de 250 unités en France et zéro à l'export.

Il est possible que ce succès mitigé soit dû au prix de ces modèles que dès l'origine les amateurs trouvaient trop élevé : *IPMS Journal* 1966 (analyse du Bloch 152 déjà citée) " *quelque peu cher, environ 8/6 d en France* ", *Flying Review* 1968 analyse du Bloch 174 " *prix anglais de 15s 11 d, très cher en effet* ", IPMS branche française 1967 à propos du Bloch 210 " *original : le fuselage en quatre parties. Très original : le prix : 24 FF* "... Quant au *Camouflage Air Journal*, toujours très contestataire en 1968, il considère à propos du prix de 7,50 F demandé pour le Mureaux 117 ou le Caudron 714 que " *il y a de l'abus chez Heller* " [11].

Les premiers seront les derniers

L'ensemble des moules de ces appareils fut revendu en plusieurs lots entre 1984 et 1986 (période de vaches maigres pour Heller) à la firme tchèque SMER. Lors des salons de Nuremberg, les premiers contacts avaient été établis avec les firmes tchèques dès le milieu des années 1970 par l'intermédiaire d'Unicoop (l'agence d'importation de l'état tchécoslovaque). En effet, les Tchèques étaient désireux d'importer le kit Heller du Spad VII qui avait été le premier avion d'armes tchécoslovaque. Durant les dix ans qui suivirent de nombreux kits Heller furent ainsi importés par Unicoop pour leur distribution dans les magasins d'état. Cependant les Tchèques souhaitaient aussi acquérir des moules afin de produire sur place en toute indépendance (les pays de l'Est avaient un gros problème de devises pour leurs achats à l'Ouest). Dans le cadre de ces négociations, la responsable export Est, Mlle Jacqueline Bêche, fut amenée à se rendre plusieurs fois à Prague et aux usines SMER où elle était alors accueillie par M. Landa d'Unicoop et M. Dolezal, le directeur de SMER. " *Naturellement, on nous attribuait des interprètes officiels, mais on se comprenait toujours. M. Landa faisait des phrases avec deux mots d'anglais, suivi d'un en allemand et d'un en français, mais ce n'est rien, on se comprenait quand même* ".

Les premiers moules à faire l'objet de cette transaction

furent les D-500/501/510 qui quittèrent l'usine le 28 mai 1984 et les derniers furent divers moules de bimoteurs qui prirent le chemin de la Tchécoslovaquie 29 décembre 1986. SMER a depuis réédité ces kits sous différents boîtages, parfois avec des décalques plus appropriées aux marchés d'Europe Centrale (D-520 bulgare, MS.406 turque, MS.230 tchécoslovaque, Caudron 714 finlandais...). Notez toutefois que SMER s'est tenu à l'écart des décorations Luftwaffe ou Regia Aeronautica qui auraient pu choquer quelques sensibilités. Ce que l'on peut toutefois regretter, c'est que en créant en 1996 sa gamme Hi-Tech avec pièces en résine et photodécoupe, SMER n'a pas cru bon de mettre à niveau aucun de ces modèles. SMER a lui-même proposé ces modèles à divers " reboîteurs ". On notera par exemple l'espagnol Barcelona Universal Models alias BUM [12], qui a ainsi reboîté en 1999 le Nieuport-Delage, le Morane 230 et le Dewoitine D-500/501 en avions de la guerre civile espagnole, en utilisant des illustrations grossièrement retouchées et des décalques en papier. Même le Ni-D.622 a subi ce traitement, alors que la liste de tous les avions ayant combattu en Espagne durant cette période, incluse dans la boîte, ne le contient pas. Le patron de BUM a toutefois indiqué à l'auteur que la diversification " maquette " (BUM est à l'origine spécialisé dans le slot racing) n'avait pas marché et ne serait pas poursuivie en 2002. À noter également la petite série de Mureaux 117 (3 000 unités) produite pour le label français Aerofile en 1993 qui l'a décliné en deux sachets avec pièces de conversion en résine et métal.

Fin 2000, un accord de reboîtage a été passé entre SMER et Hasegawa. Ces reprises ont été diversement accueillies par la critique. Voici par exemple ce que déclarait *Réplic* à propos du LeO 45 : " *la maquette accuse son âge pour ce qui concerne l'aménagement intérieur dont les détails sont caricaturaux et les pièces transparentes qui sont épaisses et donc... peu transparentes. Les formes sont bien restituées et on peut mentionner quelques détails de surface très finement moulés en surépaisseur. Une caractéristique que les meilleurs fabricants nous proposent aujourd'hui régulièrement et que nous ne manquons pas d'appécier. Ici nous sommes devant un kit de plus de 20 ans !* " [13].

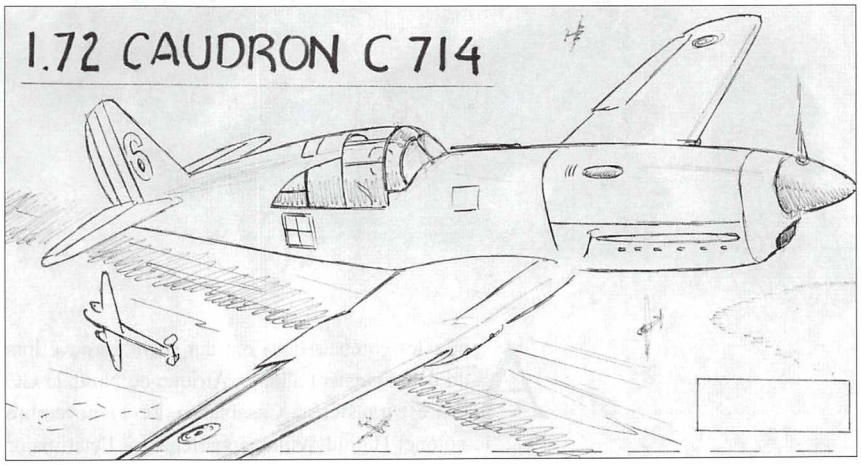
Avant de revendre ces modèles, Heller avait toutefois refait un tirage de certains d'entre eux, ce qui permit de les rééditer dans les années qui suivirent. Il ne faudrait pas croire par contre que ces rééditions ne coûtent rien. Certes, le prix de la matière première est faible (3,68 F de l'époque) pour un Potez 631, vendu entre 55 et 60 F en 1986. Mais il faut aussi compter avec la conception de la boîte (16 500 F pour le Potez), mais également les frais d'usine, voire de remise en état du moule (seulement 1 400 F pour ce Potez mais 28 000 F pour le Breguet 693 réédité au même moment).

En 1990 Heller produisit un coffret cadeau " Bataille de France " qui coïncidait avec le cinquantième anniversaire de cet événement. C'était à l'époque un retour aux coffrets cadeaux après le " flop " du coffret " Chasseurs de France ", édité 30 ans auparavant. Cette boîte a été illustrée par Serge Jamois qui témoigne : " *ces coffrets incluaient des avions qui n'auraient jamais dû se rencontrer. J'ai essayé de suggérer autre chose comme un Me 110 à la place du* Stuka, *mais non, tout cela ne répondait qu'à des considérations de marketing : taille de la boîte et niveau de prix. Il n'y avait aucune recherche de logique dans cette boîte* ".

Il ne faudrait d'ailleurs pas croire que la vente des moules a mis fin à la gamme chez Heller. En 1996, le Simoun, le C.714, le D-510, le Nieuport-Delage, le Bloch 210 furent ainsi réédités sous un boxart de Serge Jamois. La même année le Bloch 174A3 eut doit au traitement " Kit " c'est à dire avec colle, peinture et pinceau. Pour la plupart de ces modèles S. Jamois aida au choix de la décoration. En 1994 le Helldiver SBC-4 fut également repris en conservant la décoration d'origine. Seule l'illustration fut renouvelée, celle de cette édition étant dûe, comme toutes celles de cette époque à S. Jamois.

En guise de conclusion

La saga de la gamme Heller-Musée est très révélatrice de la transition de Heller entre la maquette plus ou moins jouet comme on la concevait dans les années 50 à la maquette fidèle qui est aujourd'hui la norme. Chez certains des fabricants classiques, ce fut une évolution graduelle alors que chez d'autres, il fallu une révolution. Heller est dans ce dernier cas et c'est cette révolution qui lui a permis de se structurer et de se donner ensuite les moyens d'évoluer et de traverser les épreuves que lui a imposé l'évolution chaotique du marché très spécialisé qu'est la maquette.



Ébauche du boxart proposé par Serge Jamois pour le Caudron 714 et illustration définitive.
Toutefois, celle-ci n'a pas été retenue pour décorer la boîte, la direction de Heller ayant préféré l'épreuve qui avait été proposée pour le catalogue avec des marques différentes.
(Documents S. Jamois)

Notes

1 – *His-Air-Dec* (chaque numéro incluait une planche de décalques), vol VI/5 avril-mai 1967.
2 – *IPMS Journal* branche française, vol I n°8/9 juillet-août 67.
3 – *Camouflage Air Journal* vol 6 n°2 mars-avril 1972.
4 – *IPMS Journal* branche française vol 2 n°1 décembre 67-janvier 68;
5 – Ce projet est annoncé dans le catalogue qui l'illustre avec le *Point d'Interrogation*, mais les faibles ventes de l'*Arc-en-Ciel* en feront un avion de papier de plus…
6 – Il y a quelques années Heller s'est ré-essayé au genre avec un magazine dénommé *Timemasters* qui s'arrêta au bout de 5 numéros.
7 – *IPMS Journal* branche française vol III n°3 avril-mai 68.
8 – *IPMS Journal* branche française vol III n°4 juin-juillet 68.
9 – Interview réalisée le 29 mars 2001.
10 – Lles chiffres sont extraits du document interne "Palmarès par article au 31.12.1986"
11 – *Camouflage Air Journal* vol 2 n°4 mai-juin 1968.
12 – en anglais Bum = clochard !
13 – *Réplic* n°55 mars 1996, article de François Verdu.

La chasse française 1939 - 1945 (20)

Le GC II/5 *(2ème partie : 12.42-05.45)*

Après les combats qui l'ont durement éprouvé lors du débarquement allié en Afrique du Nord, le GC II/5 est transféré à Casablanca. Le 11 novembre 1942, le colonel Harold Willis, appartenant à l'état-major Air du général Eisenhower effectue une tournée d'inspection des bases françaises. À sa grande surprise, il découvre l'insigne de la tête de Séminole peinte sur les Curtiss. Par un étonnant hasard, c'est Willis aidé de son mécano qui fut à l'origine de cet insigne, peint sur les avions de l'escadrille des volontaires américains, mieux connue sous le nom d'« escadrille La Fayette » (en deux mots pour les Américains, en un ou deux pour les Français).

Voyant une bonne occasion de se mettre en valeur, Willis intervient auprès d'Eisenhower pour demander la transformation immédiate du groupe sur matériel américain. Alors que les pourparlers pour le rééquipement de l'aviation française ne font que débuter à haut niveau, le 15 novembre, les six premiers P-40F sont livrés au GC II/5. L'entraînement est mené tambour battant, car il est question d'engager le groupe dans la campagne de Tunisie.

Rebaptisé GC 2/5 *Lafayette* le 21 décembre, le groupe fait mouvement le 11 janvier sur Thélepte. Coup de théâtre, le sergent-chef Quéguiner et le sergent Lavie quittent la formation et vont atterrir en France occupée ! Cet incident créé un certain embarras à haut niveau, précisément à un moment où les Alliés ont manifesté des doutes quant à la loyauté des Français à leur endroit. Si l'on en juge d'après les commentaires couchés sur le journal de marche, il n'a guère été apprécié non plus de leurs camarades.

Quoi qu'il en soit, le 2/5 est à pied d'œuvre dans la soirée, rattaché au 33rd *Fighter Group* américain. Mais, les débuts sont difficiles. Le lendemain, un raid de 4 Ju 88 et 4 Bf 109 endommage deux appareils, dont celui de Rozanoff.

Le 14 janvier, c'est la première mission : 8 appareils menés par les lieutenants Villacèque et Le Stum appuient les troupes françaises sur le djebel Ben-Dabours.

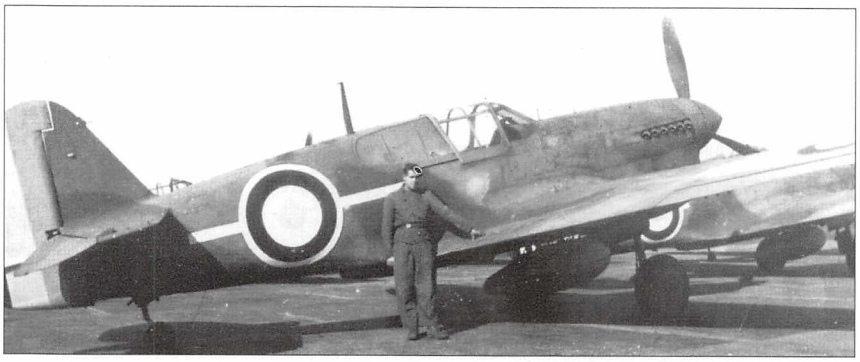
Le 15 janvier, à 8 heures, quatre P-40 qui se présentent à l'atterrissage sont coiffés par 8 Bf 109. Le Stum, tiré plein travers, est blessé au visage et se « crashe ». Aussitôt, Rozanoff décolle avec trois autres équipiers et engage le combat. L'adjudant-chef Delannoy est si occupé à attaquer un 109 qu'il ne voit pas arriver un autre assaillant dont une rafale le tue sur le coup. Le lieutenant Hébrard, durement secoué, réussit à se poser. À 8h20, tout est fini.

Vers 14 heures, les lieutenants Trémolet et Hébrard décollent et interceptent 9 Ju 88 et 4 Bf 109 du II./JG 51 en compagnie de chasseurs américains. Les deux Français abattent chacun un Ju 88, mais Trémolet, touché par le *Leutnant* Rübell termine son vol sur le ventre à quelques kilomètres du terrain, heureusement indemne.

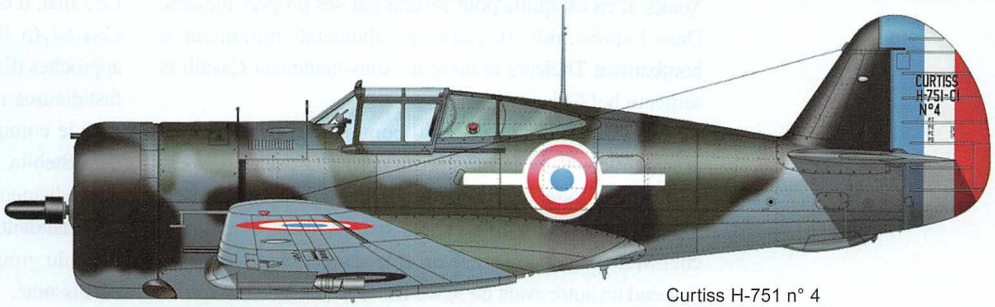
Le 21 janvier, 11 P-40 en patrouille tombent sur 4 Fw 190 du II./JG 2 qui sont en train de décoller de Kairouan. Un Fw est descendu (*Unteroffizier* Heinz Gabler) par le lieutenant Rubin, mais deux pilotes manquent à l'appel : le commandant Stehlin, posé dans la nature en panne d'essence, et le sergent-chef Denaix, touché par la *flak*; ils rentreront tous les deux plus tard. Le lieutenant Legrand, qui a décollé à 14h45 avec 8 autres équipiers, se pose « en carafe » sur le dos près de Sbida.

Le 22 janvier, le 2/5 est incorporé à un vaste dispositif qui mitraille le terrain d'Ousseltia. Le sergent-chef Gisclon s'en prend à un Fw 190 qui vient de décoller des environs de Tunis. Il croit l'avoir abattu, mais cerné par trois autres, il doit effectuer un atterrissage forcé; il met lui-même le feu à son appareil et rentre à pied.

Le 3 février au matin, 6 P-40 sont en couverture de Thélepte. Le lieutenant Hébrard, en délicatesse avec son moteur, quitte la formation et se fait descendre par un Fw 190 au sud de

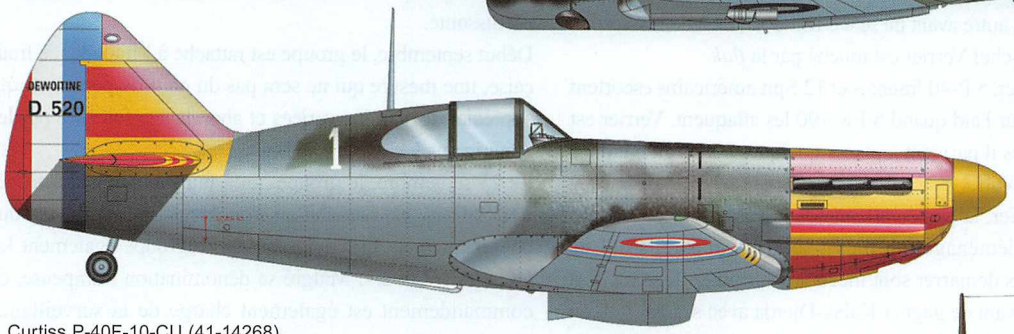


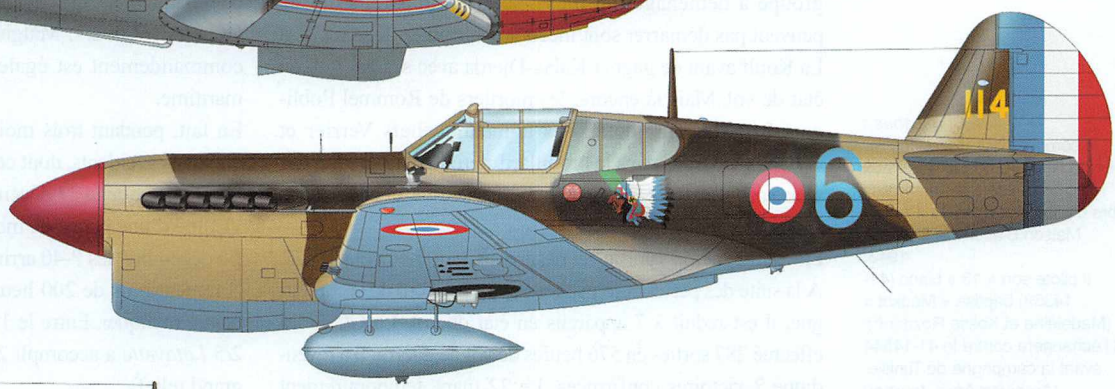
Les six premiers P-40F sont livrés au GC II/5 par les bons soins de l'AIA de Casablanca qui n'a rien trouvé de mieux que de les peindre aux couleurs de Vichy, mais fort heureusement sans les bandes rouges et jaunes. (Collection J. Mutin)



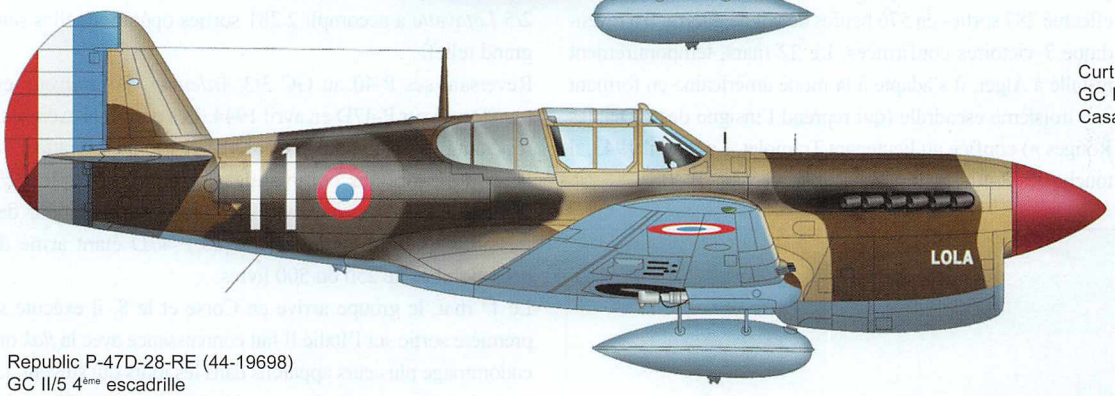
Dewoitine D.520 (n° ?)
GC II/5 4ème escadrille
Capitaine Huvet
Casablanca, novembre 1942.

Curtiss H-751 n° 4
GC II/5 3ème escadrille
Sous-lieutenant Ruchoux
Casablanca, septembre 1940.



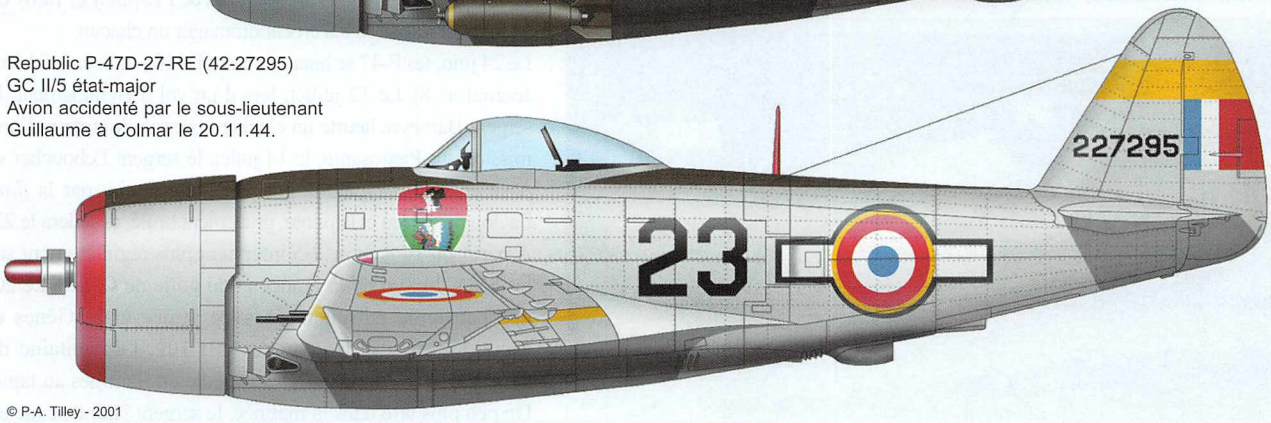


Curtiss P-40F-10-CU (41-14268)
GC II/5 3ème escadrille
Lieutenant Legrand
Souk el-Arba, mai 1943.



Curtiss P-40F-10-CU (41-14397 - ?)
GC II/5 3ème escadrille
Casablanca, 15 novembre 1942.

Republic P-47D-28-RE (44-19698)
GC II/5 4ème escadrille
Luxeuil-les-Bains, janvier 1945.



Republic P-47D-27-RE (42-27295)
GC II/5 état-major
Avion accidenté par le sous-lieutenant
Guillaume à Colmar le 20.11.44.

© P-A. Tilley - 2001

Youks; il en est quitte pour revenir par ses propres moyens. Dans l'après-midi, 10 chasseurs allemands mitraillent et bombardent Thélepte et tuent les sous-lieutenant Cavalli et sergent-chef Coisneau.

Le 9 février, alors que 9 P-40 commandés par Trémolet protègent des P-39 en mission au nord d'Ousseltia, des Fw 190 tombent sur les traînards. Le lieutenant Hébrard est touché, mais il se rebiffe et abat son assaillant. L'adjudant-chef Monet en endommage un et le sergent-chef Denaix en descend un autre avant de se « crasher » à l'est de Kasserine. L'adjudant-chef Verrier est touché par la *flak*.

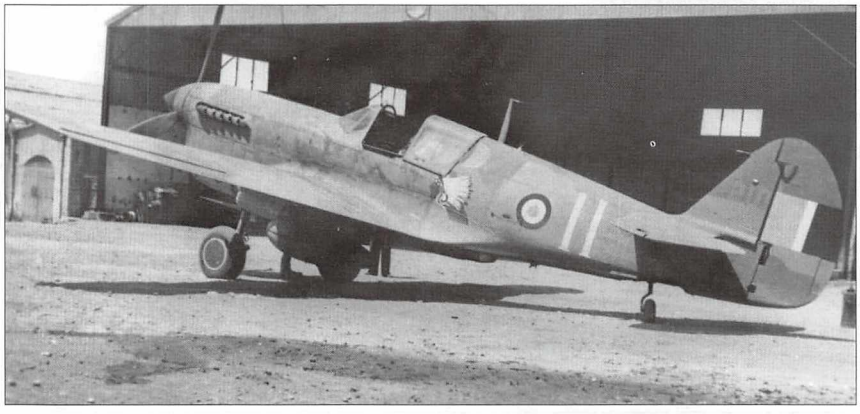
Le 14 février, 5 P-40 français et 12 Spit américains escortent des A-20 sur Faïd quand 8 Fw 190 les attaquent. Verrier est atteint, mais il parvient à placer quelques coups au but dans un Focke-Wulf.

Le 17 février, la percée allemande à Kasserine contraint le groupe à déménager au plus vite. Cinq appareils qui ne peuvent pas démarrer sont incendiés sur place. Il se replie à La Koulf avant de gagner Kalaa-Djerda avec ses 13 P-40 en état de vol. Mais là encore, les mortiers de Rommel l'obligent à partir sans délai. Les adjudants-chefs Verrier et Casenobe, perdus dans le brouillard, percutent le sol. Verrier s'en sort sans trop de mal, mais Casenobe décèdera des suites de ses blessures le 22.

La campagne de Tunisie est désormais terminée pour le 2/5. À la suite des pertes enregistrées depuis le début de la campagne, il est réduit à 7 appareils en état de vol. Le GC 2/5 a effectué 287 sorties en 576 heures de vol de guerre. Il a revendiqué 7 victoires confirmées. Le 22 mars, temporairement installé à Alger, il s'adapte à la mode américaine en formant une troisième escadrille (qui reprend l'insigne des « Diables Rouges ») confiée au lieutenant Trémolet. Le 9 avril 1943, il touche des P-40L pour remplacer les derniers P-40F.

Ci-dessous :
le commandant Rozanoff présente les P-40 du *Lafayette* aux officiels français et américains lors d'une prise d'armes à Alger-Maison Blanche le 8 janvier 1943.
Il pilote son « 13 » blanc (41-14369) baptisé « Madkot » (Madeleine et Kostia Rozanoff). Il l'échangera contre le 41-14544 avant la campagne de Tunisie.
(Archives Aéro-Journal)

En bas :
un des P-40L livrés au retour de Tunisie, en avril 1943.
(Collection J. Mutin)



Le 3 mai, il est rattaché à la MACAF (*Mediterranean Allied Coastal Air Force*), chargée de la protection des ports et des approches d'Afrique du Nord. Le 14 mai, il commence ces fastidieuses missions au-dessus du port de Bizerte. Le 16 mai, le commandant Rozanoff et son adjoint, le commandant Stehlin, quittent le groupe, remplacés respectivement par le lieutenant-colonel Thibaudet (à titre provisoire) et le commandant Arnaud – ce dernier prendra le commandement du groupe début juillet. Le 27 juillet, la 3ème escadrille est dissoute.

Début septembre, le groupe est rattaché à l'intendance française, une mesure qui ne sera pas du goût du personnel qui appréciait les rations variées et abondantes fournies par les Américains !

Le 25 septembre, le groupe qui a fait mouvement à Bône-Les Salines, est rattaché au *Bône Fighter Command* sous commandement britannique et qui regroupe également les GC 2/3, 1/7 et 2/7. Malgré sa dénomination trompeuse, ce commandement est également chargé de la surveillance maritime.

En fait, pendant trois mois, il ne va rien se passer, à part quelques accidents, dont certains malheureusement mortels. C'est ainsi que le 27 décembre 1943, le lieutenant Le Stum, victime d'une panne de moteur, disparaît en mer.

En décembre, les P-40 arrivent en bout de course. La plupart comptent plus de 200 heures de vol et les rechanges viennent à manquer. Entre le 1er mai et le 31 décembre 1943, le 2/5 *Lafayette* a accompli 2 281 sorties opérationnelles sans grand relief.

Reversant ses P-40 au GC 3/3 *Ardennes*, le *Lafayette* est transformé sur P-47D en avril 1944. Les premiers exemplaires étant pris en compte le 6 et le 19, le groupe est rattaché à la 4ème escadre du commandant Arnaud (avec les 2/3 *Dauphiné* et 3/3 *Ardennes*); il servira désormais pour des missions d'appui tactique, chaque P-47D étant armé de deux bombes de 250 ou 500 livres.

Le 1er mai, le groupe arrive en Corse et le 8, il exécute sa première sortie sur l'Italie.Il fait connaissance avec la *flak* qui endommage plusieurs appareils dans les jours qui suivent. Le mois de juin est marqué par un intense activité, 622 sorties principalement dirigées contre les routes et les voies ferrées en Italie. Le 16 juin, 15 P-47D conduits par Arnaud mitraillent la gare de Narbonne. Trois jours plus tard, lors d'une mission similaire, la patrouille du lieutenant Gouachon-Noireault intercepte un He 111 entre Montpellier et Aigues-Mortes et l'endommage fortement – il sera ultérieurement accordé comme victoire. Mais, au retour, 6 Bf 109 surprennent les P-47 et les capitaines de l'Espinay et Tardy de Montravel réussissent à en endommager un chacun.

Le 24 juin, les P-47 se heurtent à des Bf 109 italiens [cf Aéro-Journal n° 8]. Le 12 juillet, lors d'un vol d'entraînement, le sergent Barbeyre heurte un clocher et se tue. Au retour d'une mission sur Pietrosanto, le 14 juilet, le sergent Leboucher se pose en rase campagne, probablement atteint par la *flak*; l'avion prend feu et le pilote, gravement brûlé, décèdera le 23. À partir du 14 août, le 2/5 intervient plus régulièrement sur les côtes du Sud de la France et du golfe de Gênes. Le 20, une patrouille en reconnaissance armée entre Gênes et Mondovi est surprise par trois Bf 109. Le capitaine de l'Espinay en rattrape un qu'il expédie en flammes au tapis. Un peu plus tard dans la matinée, le sergent Hallut se tue en

mitraillant un camion au nord de Nice. Le 25 août, un dispositif attaque un important convoi au sud de Montélimar. La *flak* cueille le capitaine Tardy de Montravel qui doit se poser d'urgence à St Raphaël. Le sous-lieutenant Guillemard évacue son avion en feu, mais se parachute au-dessus des colonnes ennemies qui le massacrent sauvagement une fois posé au sol. Nouveau dueil le 29, lorsque le lieutenant Cruchant, au cours d'un exercice de combat, passe sur le dos et, sans redresser, part tout droit percuter la mer.

Début septembre, les missions reprennent sur l'Italie et la vallée du Po, mais le 6, elles sont interrompues par le déménagement du groupe sur Ambérieu. Les objectifs qui attendent le *Lafayette* se situent désormais de l'autre côté du Rhin. Le 12, le sergent-chef Poidevin, touché par la *flak*, doit se poser près de Belfort, où il est fait prisonnier; il s'évadera et ralliera le groupe début décembre. Handicapé par son installation et le mauvais temps, le 2/5 ne réalise que 125 sorties dans le mois. En raison des fortes pluies qui ne permettent pas aux P-47 de décoller à pleine charge depuis Ambérieu, les avions utilisent Lyon-Bron comme terrain de travail.

Le 3 octobre, le lieutenant Receveau est atteint par la *flak* à Emmendingen et est fait prisonnier. Cinq jours plus tard, la *flak* frappe à nouveau : l'avion du lieutenant Bernard explose au-dessus de Colmar, entraînant le pilote dans la mort. Au-dessus de Fribourg, une patrouille est attaquée par des Bf 109. Le lieutenant d'Aulan quitte la formation pour poursuivre un assaillant, mais il est descendu par surprise et s'écrase en flammes. Le 28 octobre, le sergent Dupuy se tue accidentellement à Bron.

Novembre commence par une période de repos forcé due au mauvais temps. Le 17, le sergent Monthus atteint par la DCA allemande se pose à Cernay en zone allemande, où il est capturé. Trois jours plus tard, c'est au tour du sous-lieutenant Guillaume, qui atterrit en catastrophe près de Colmar. Début décembre, le froid remplace la pluie. Et en janvier, il neige ! Le 2/5 emménage à Luxueil le 2. Le 16, le sergent Michaud percute un arbre dans la brume au décollage; il est tué sur le coup. Le 23, 11 P-47 partis pour une mission sur Fribourg s'égarent dans une tempête de neige; quatre atterrissent dans la nature en panne sèche, les autres se posent sur les terrains les plus proches. Tous les pilotes rentreront le lendemain à Luxueil.

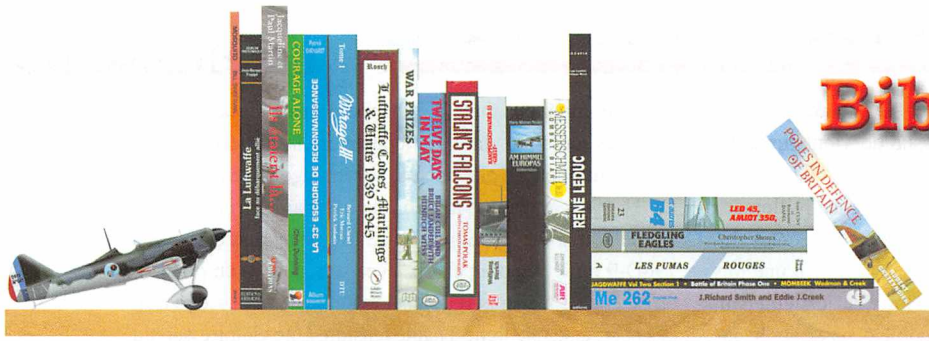
Le mois de mars est plus propice et permet au 2/5 de battre quelques records : 20 locomotives détruites dans la seule journée du 20 et 60 sorties avec 20 avions disponibles le lendemain. Le 23, le sergent Hoche se pose près de Bruchsal en zone ennemie, mais il échappe à la captivité et rallie quelques jours plus tard. Le lendemain, la *flak* contraint le lieutenant Wicker à effectuer un atterrissage forcé en Alsace. Le 31 mars, après une mission de bombardement au nord-est de Karlsruhe, le capitaine de l'Espinay aperçoit 3 Fw 190D-9 qu'il prend en chasse avec son ailier. Il en poursuit un au sud de Neuenburg, mais l'avion ennemi descend trop bas et percute une ligne à haute tension. Une victoire qui n'a pas coûté un seul projectile !

Le dernier mois complet de guerre est marqué par une intense activité de la part du *Lafayette* : 912 sorties. Le groupe s'installe à Colmar. Le 23 avril, le sous-lieutenant Roumet est contraint à atterrir en Allemagne. La dernière mission de guerre est effectuée le 1er mai, mais le deuil frappe le groupe pour une dernière fois : le lieutenant de Peyrecave, égaré dans le mauvais temps, se tue en percutant une colline dans le Jura.

En haut :
le P-47D-30-RA (44-33397), 9V-E des « Sioux », baptisé « Lt J. Cavalli » en souvenir du pilote tué lors du bombardement de Thélepte le 3 février 1943. Toutes les marques, sauf les bombes, étaient repétées sur le côté droit. La lèvre du capot et la casserole étaient rouges.

Au milieu :
le P-47D-30-RE (44-20669), 9V-V des « Cigognes », encore avec son camouflage. Les bandes d'identification jaunes sur la dérive et les stabilsateurs horizontaux ont été effacées. Apparemment, la verrière est neuve.
Luxueil-les-Bains, mars 1945.

En bas :
le P-47D-30-RA (44-33409) portait également la lettre individuelle « E », mais il appartenait à l'autre escadrille. Le nom commémoratif sur le capot est malheureusement illisible.
(Collection J. Mutin)



Aéro Bibliothèque

Les « lourds » soviétiques

D'une manière paradoxale, c'est une nation – l'URSS – qui va se désintéresser de l'aviation stratégique qui met en œuvre le premier vrai bombardier à long rayon d'action, le TB-3. Cet appareil aux proportions monstrueuses pour l'époque a aussi un « look » très années 30, avec sa silhouette angulaire, sa tôle ondulée, ses postes ouverts et son train fixe. Outre les vols de propagande (visites protocolaires, vols polaires...), l'appareil va se révéler être un banc d'essai intéressant pour tester différents concepts et, en particulier, celui de « l'avion-mère » et du chasseur parasite, plus connu sous le nom de « Zveno ».

L'histoire du TB-3 est couplée avec celle du TB-7. Cet appareil eut un destin curieux – sa production fut arrêtée en 1942, puis relancée sous l'appellation Pe-8, en mémoire de l'ingénieur en chef du projet (V.M. Petlyakov) tué dans un accident d'avion.

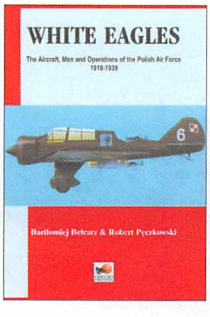
Les deux co-auteurs, V. Kulikov et M. Masslov, font actuellement partie des auteurs russes les plus sérieux et le travail qu'ils ont fourni en est une preuve supplémentaire. Avec le générique habituel figurant sur la couverture, il n'est pas facile de savoir qui a fait quoi, mais on peut supposer que la partie sur le TB-3 est du premier et celle sur le Pe-8 du second.

Certes, *a priori*, on serait tenté de penser qu'un sujet aussi marginal n'est guère « vendeur » en France. Pourtant, l'histoire de ces deux appareils est peu banale et mérite d'être connue.

La présentation est au standard habituel de Lela Presse. Le livre est illustré de très nombreuses photos de détails (intérieurs comme extérieurs), de plans à l'échelle et de huit pages de profils en couleur de bonne qualité.

Une critique toutefois : l'emploi systématique de l'orthographe anglaise des mots russes, Tupolev au lieu de Toupolev (car en français, le « u » ne se prononce pas « ou »).

Les Bombardiers Quadrimoteurs Soviétiques, Tupolev TB-3 & Petlyakov Pe-8 – V.Kulikov & M.Masslov – Lela Presse, prix : 36,58 euros.



Aigles blancs et damiers rouges

La présentation de ce livre sur l'aviation polonaise, des origines à 1939, est calquée sur *Courage Alone*, consacré à l'aviation italienne et publié par le même éditeur. Après une courte chronologie des événements et quelques organigrammes, l'essentiel du texte est fondé sur l'historique des unités et ce, période par période.

Le gros morceau est tout naturellement constitué par la campagne de septembre 1939. On y trouve l'ordre de bataille complet de l'aviation polonaise, mais aussi de la Luftwaffe. Les opérations sont surtout traitée escadrille par escadrille, avec un certain nombre de témoignages.

Les derniers chapitres évoquent la production aéronautique de 1919 à 1939, ainsi que différents sujets présentés sous forme de tableaux.

L'iconographie est sans nul doute l'un des points fort du livre, avec de très nombreuses photos inédites, 22 pages de profils couleur à l'échelle et des cartes (bravo !).

White Eagles – B.Belcarz & R.Peczkowski – Hikoki, prix de référence : GBP 33,oo.

Un régiment hors norme

Le LeR 2 est à l'armée de l'air finlandaise ce que la « Richthofen » est à la Luftwaffe – une unité à part.

Cette collection qui date de trente ans s'était tout d'abord contentée de retracer la carrière des différents modèles d'avion ayant servi dans l'armée de l'air finlandaise. Mais ce volume (n° 17) aborde une nouvelle étape en retraçant l'histoire des unités qui ont servi au sein du régiment aérien n° 2. Ce sont les escadrons de chasse n° 24, 26 et 28 et l'escadron de reconnaissance n° 16, avec leurs pilotes et leurs machines. On s'aperçoit bien vite que tous les chasseurs ayant servi en Finlande entre 1939 et 1944 sont passés par le LeR 2, du Fokker D.XXI au Bf 109, en passant par le MS.406.

Beaucoup de photos sont connues de ceux qui s'intéressent à la Finlande pendant la guerre, mais certaines le sont nettement moins. La traduction anglaise à la fin de l'ouvrage est beaucoup plus étoffée que d'habitude et les annexes très complètes. On y retrouve entre autres la liste des victoires revendiquées par le LeR 2, qui ont été mises en corrélation avec les archives soviétiques. Cet ouvrage devrait être disponible dans toutes les librairies spécialisées.

LeR 2 – K. Keskinen & K.Stenman – Edita Oy, 2001 – Prix en Finlande : 31,90 euros plus port – http://www.kolubus.fi/kari.stenman.

Panzerjäger

Ce nouveau venu dans la collection Squadron/Signal, que l'on ne présente plus, est un véritable régal. Pour un prix nettement plus abordable que le « pavé » de Classic Publications, vous avez entre les mains un ouvrage sérieux (signé Denes Bernad), bien illustré et largement suffisant pour ceux qui ne vouent pas un culte particulier aux avions d'assaut.

I-16bis

Voilà les amateurs de l'aviation soviétique comblés : deux ouvrages simultanés sur le I-16. Mais, la question qu'on peut se poser c'est de savoir s'ils sont aussi nombreux au point de justifier deux éditions sur un même sujet ?

En dehors de l'aspect extérieur (196 pages, couverture souple à dos carré pour Kytka – photo de gauche, et 300 pages, couverture cartonnée pour Lela Presse – photo de droite), ces deux ouvrages présentent de nombreuses similitudes, mais il ne pouvait pas en être autrement.

On remarquera, toutefois, que la présentation et la qualité de l'impression du fascicule édité par Kytka (on sent bien la patte d'Air Magazine) sont incontestablement supérieures à celles du livre de Lela Presse. Les profils couleurs y sont aussi plus nombreux et de meilleure facture. On a pourtant un doute en comparant les deux ou trois photos couleur communes aux deux ouvrages, car celles de Kytka présentent une curieuse tonalité verdâtre.

Pour publier un ouvrage moins volumineux, Kytka a dû opérer un tri dans les photos et ce n'est pas plus mal; cela évite les nombreuses vues redondantes qui encombrent inutilement le livre de son concurrent.

La genèse du I-16 est survolée dans le premier et beaucoup plus détaillée dans le second, mais cette partie n'apporte rien par rapport à ce qu'avait écrit le grand spécialiste en la matière, Herbert Léonard.

Par contre, en ce qui concerne les opérations aériennes contre l'Allemagne, le texte de Lela (signé Viktor Kulikov) est nettement mieux documenté et plus précis – encore que le chapitre sur les Zveno fait double emploi avec le livre sur les TB-3/Pe-8 (plus un article du même auteur dans « Avions »).

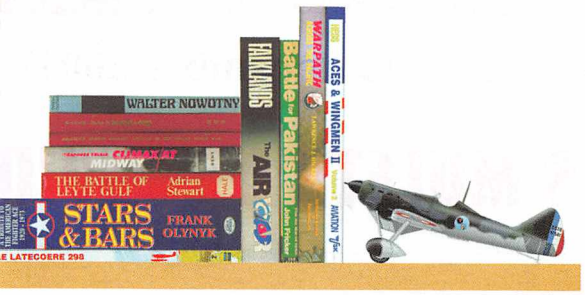
En ce qui concerne l'iconographie touchant à la Grande Guerre patriotique, sur 113 photos de I-16, il n'y en a que 35 présentant des épaves prises par les Allemands dans le livre de Lela Presse. C'est un très bon point, car ce fut longtemps le gros défaut des livres consacrés à l'aviation soviétique.

En revanche, cette proportion est exactement l'inverse dans l'ouvrage de Kytka (50 sur 75). Et comme ces photos, qui proviennent des Bundesarchiv et de l'ECPA, sont beaucoup mieux contrastées et plus piquées que celles prises par les Russes, elles participent à améliorer l'aspect global de l'ouvrage.

Le lecteur l'aura compris, chacun de ces deux ouvrages possède ses qualités et ses défauts. Difficile de trancher. L'intérêt que vous portez à cet appareil et le prix respectif des deux ouvrages feront sans doute la différence.

Polikarpov I-16 – œuvre collective – J. Kytka, Prague (texte en français) – Prix, env. 190.- FRF (28,97 euros)

Le Polikarpov I-16 – autre œuvre collective – Lela Presse, Outreau – Prix, env. 290.- FRF (44,21 euros).



Le coup de cœur du bimestre

Aviateur sur ordonnance

À notre connaissance, il s'agit là du premier livre de souvenirs sur la guerre aérienne écrit par un médecin. De par sa position privilégiée d'homme qui soigne les corps mais aussi les âmes, l'auteur pose un regard très différent sur les aviateurs et les combats aériens, auxquels, bien sûr, il ne participe pas.

À peine a-t-il reçu son diplôme de médecin que George Bell offre ses services à la RAF : « *J'ai pensé que c'était un geste tout naturel pour moi, qui avais abattu le Baron Rouge une bonne centaine de fois quand j'avais cinq ans.* [Quand j'arrivais chez mes grands-parents] *j'étais impatient d'enfiler le casque de pilote de mon oncle et de grimper dans mon avion. Pour moi, c'était un Sopwith Camel, mais pour ma grand-mère, c'était le tabouret de* sa *grand-mère. Je retournais le tabouret pour me glisser entre les trois pieds. J'avais le manche à balai devant moi et la manette des gaz à main gauche. À coup de mitrailleuses, j'éclaboussais les murs de la cuisine du sang de Richthofen et lui ne m'avait que lorsque le casque me tombait sur les yeux, alors je mourais au terme d'une longue agonie en m'écrasant sous la table de la cuisine. Tandis que je rendais mon dernier souffle, Mannock, McCudden et Ball venaient me saluer et me laissaient avant que je ne revienne à la vie pour un nouveau rêve* ».

Le ton du livre est donné.

En février 1944, c'est comme *Medical Officer* et non comme « as » qu'il est affecté au N° 609 *Squadron*, fief des chasseurs belges comme « Cheval » Lallemant, Demoulin ou du Monceau de Bergandal.

La guerre aérienne, Bell la vit au sol et d'une manière souvent dramatique. Il perdra ainsi cinquante de ses amis en dix-huit mois ! La guerre l'entraîne dans les rues chaudes de Lille pour une visite purement professionnelle aux filles à aviateurs, devant les carcasses d'avions dans lesquelles les pilotes ne sont plus identifiables, dans une école de Gilze-Rijen où les enfants qui fêtaient Noël ont été pulvérisés par un V-2 ou bien encore sur la scène d'un théâtre aux armées pour prodiguer des soins à une jolie danceuse qui venait de s'enfoncer une écharde « *...derrière le haut de la cuisse, bien que ce ne soit pas exactement le terme qu'avaient utilisé les aviateurs pour décrire l'endroit de la blessure.* »

En quelques mois, ce jeune docteur écossais élevé d'une manière très puritaine va prendre un sacré coup de vieux !

Pourtant, il ne se départit jamais de son humour si typiquement, si délicieusement britannique, qui fait que dans les situations les plus tragiques, il réussit quand même à nous faire sourire. D'autant que de cette verve caustique et incisive, qui tombe en fin de phrase comme un couperet, George Bell en joue à la perfection, comme il joue d'une égale manière plaisante d'un style alerte et dépouillé, qui rend la lecture facile même à ceux qui ne pratiquent pas l'anglais couramment.

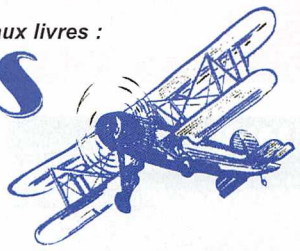
Un livre émouvant, drôle et tragique à la fois, qu'on ne referme qu'à la dernière page. Une lecture qui nous a enchantés et que nous recommandons vivement.

To Live Among Heroes – G.A. Bell – Grub Street, Londres.

Pour commander tous vos nouveaux livres :

DRIVERS

La Librairie Passion



Passez commande de vos nouveaux livres : envoi en recommandé 48 h!

AVIATION FRANÇAISE

-René Leduc pionnier de la propulsion à réaction/ Ricco & Lacroze **380 F**
-Latecoere 298/ Morareau & Ledet (F) **190 F**
-Les Pilotes de Chasse Français 39-45 / Aero-Éditions (F) **339 F**
-Mirage III / Chene, Moreau & Audouin(F) **495 F**
-Breguet 690/691/693/695/700 (Les Ailes de Gloire N°1) / Marchand & Takamori (F) **50 F**

AVIATION ALLEMANDE

-Dornier Do 335 Pfeil (Monografie Lotnicze 67) / M. Rys (PL) **139 F**
-Messerschmitt Me 109 Part 6 (Monografie Lotnicze 50) / R.Michulek (PL) **139 F**
-KG 55, the Photographic History of the Famous Luftwaffe Bomber Unit / Hall & Quinlan (A) **195 F**
-Jagdgeschwader 2 Coll.Osprey Aviation Elite 1 / J Weal (A) **155 F**
-Dornier Do 217 (Warpaint n° 24) (A) **95 F**
-Bf 109F/G/K aces of the Western Front / Aircraft of the Aces n° 29 (A) **125 F**
-Ju 88 Kampfgeschwader 1939/41 / Combat Aircraft n° 18 (A) **125 F**
-Yellow 10 / Crandall (A) **240 F**
Jagwaffe Luftwaffe colours / Mombeek, Smith & Creek (A) **135 F le Volume**
-Volume 1 Birth of the Luftwaffe fighter force
-Volume 2 the Spanish war
-Volume 3 Blitzkrieg & Sitzkrieg Poland & France
-Volume 4 Attack in the West 1940
-Sturmstaffel 1 Reich defense War Diary 1943-44 / Mombeek (A) **165 F**
WW2 Luftwaffe Fighter Modelling (Osprey Masterclass) / G.Coughlin (A) **219 F**
X Planes of third Reich / Myhra (A)
-Horten Ho 9 **119 F**
-Messerschmitt P 1101 **99 F**
-Focke Wulf Ta 183 **99 F**
-Bachem Ba 349 **135 F**
-Battle over Bavaria B26 Marauder vs German Jets / Forsyth (A) **295 F**
-Stombird, flying through fire as a Luftwaffe ground attack pilot and Me 262 ace /Buchner (A) **275 F**
-Luftwaffe Secret Projects Strategics bombers 1935-1945 **295 F**

AVIATION AMERICAINE

-56 th Fighter Group Coll Osprey Aviation Elite 2 / R Freeman(A) **155F**
-P40 Warhawk Aces of the CBI / Aircraft of the Aces 35 (A) **125 F**
-TBD Devastator Units of the US Navy Combat Aircraft n° 19(A) **125 F**
-B17 flying fortress of the 8eme air force Combat Aircraft n° 17(A) **125 F**
-B26 Invader Units over Korea : Frontline Colours 4 / W Thompson (A) **155 F**
-Consolidated B24 Liberator : Production Line to Frontline 4 /M O'Leary(A) **155 F**
-B36 Peacemaker / Warbird Tech n°24A) **119 F**
-Final Cut : the Post-War Flying Fortress, The Survivors / Thompson (A) **155 F**
Collection Detail & Scale (A) **119 F le volume**
-n° 64 B24 Liberator
-n° 65 F4F Wildcat

AVIATION ANGLAISE

-Hawker Tempest Mk I,V,VI,TT,Mk5, 6 / Publications 4+ (A) **98 F**
-Camouflage & Markings N°1 RAF Fighters 1945-50 UK-based / P.Lucas (A) **165 F**
-Sunderland Squadrons of WW2 / Combat aircraft n°20 (A) **125 F**
-Spitfire : Comprehensive guide for the modeller (A) **179 F**
Collection Warpaint (A) :
-n° 26 Bristol Blenheim **115 F**
-n° 25 Short Sunderland **105 F**
-n° 23 Fairey Gannet **99 F**
--n° 22 Gloster Meteor **185 F**
-n° 20 Seafire **115 F**

AVIATION ITALIENNE

- Italian Aces of WW2/Aircraft of the Aces 34 (A) **125 F**
Coll. Ali D'Italia (I/A) **110 F le vol**
-n°14 Savoia Marchetti SM 82
Collection Mini Ali d'Italia (I/A) **69 F**
-n°5 Campani Caproni jet fighter
-n°4 Avia FI 3
Collection Aviolibri (I/A)
-Macchi 202 Folgore Pt1 **129 F**
Ali e Colori N°2 Macchi C 200 **89 F**

AVIATION PAYS DE L'EST

-Black Cross/Red Star Vol1 Operation Barbarossa 1941/ Bergstrom & Mikhailov (A) **295 F**

DIVERS

-La Guerre des Malouines / S.M. Huertas (F) **390F**
-Eagles Illustrated Fighters of WW2 (Eagles EP) / TA Tullis (A) **175 F**
-For the Boys : the Racy Pin-Ups of WW2 / MA Collins **320 F**

Pour commander vos livres par correspondance

Passez commande par courrier sur papier libre, par téléphone, par fax ou par internet - Frais de port pour la France Métropolitaine : 30F jusqu'à 300F de commande, 45F au delà de 300F. (Pour l'étranger nous consulter) - Paiement : par chèque à l'ordre de «Drivers», par CB, ou contre remboursement

DRIVERS
31, rue du Languedoc
BP 99
31013 TOULOUSE Cedex 6
Tél : 05 61 59 69 80 – Fax : 05 61 22 81 63
web : www.drivers.fr

Au catalogue

Camouflage et marques N° 1
12,04 euros (79.- F) + port
Métropole : 0,76 euro (5.- F)
DOM/TOM & CEE : 1,07 euro
Autres pays : 1,37 euro

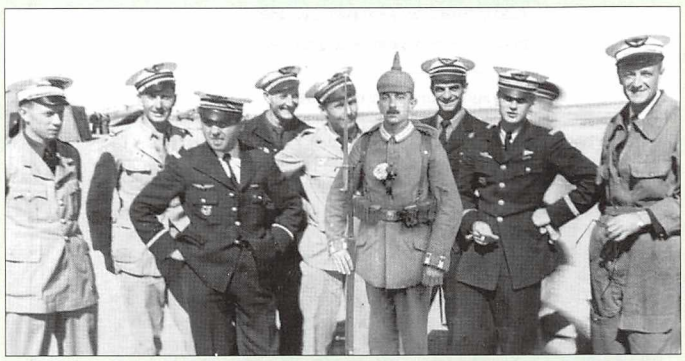
Ils étaient là...
60,83 euros (399.- F) + port
Métropole : 6,10 euros (40.- F)
DOM/TOM, CEE : 7,62 euros
Europe autre : 9,15 euros
Amériques, Afrique : 15,24
Asie, Océanie : 22,87 euros

La bataille de Midway
Hors-série n° 2
10,52 euros (69.- F) + port
Métropole : 0,76 euro (5.- F)
DOM/TOM & CEE : 1,07 euro
Autres pays : 1,37 euro

Prochain numéro

Dans le n° 22 (3 décembre 2001)

LES MULETS DE DAVID



Dès la « Drôle de Guerre », la 5ème colonne infiltre l'armée de l'Air.

BON DE COMMANDE

à photocopier, à recopier sur papier libre ou à découper et à retourner rempli avec votre règlement à

AÉRO-ÉDITIONS
50, bld Paul Valéry
32500 Fleurance

☐ **Je souhaite m'abonner pour un an (6 numéros) du n° 22 au n° 27 inclus** : France 32,78 euros (215,00 F) - CEE, Suisse, DOM-TOM 37,35 euros (245,00 F) - Autres pays 41,16 euros (270,00 F), air mail.

☐ **Je souhaite recevoir :**

__ **exemplaire du/des n° 2 / 5 / 7 / 13 / 18** - Chaque numéro : 6,56 euros (43.- F) port inclus (tous pays).

__ **exemplaire du n° 20** - Chaque numéro : 7,17 euros (47.- F) port inclus (tous pays).

__ **exemplaire(s) du livre *Camouflage et Marques Français 38/45*** - voir tarifs ci-dessus.

__ **exemplaire(s) du livre *Ils étaient là...*** - voir tarifs ci-dessus.

__ **exemplaire(s) du hors-série n° 2 *La Bataille de Midway*** - voir tarifs ci-dessus.

Nom : _____ **Prénom :** _____

Adresse : _____

Code postal : _____ **Ville :** _____ **Pays :** _____

Ci-joint, mon règlement de F. _____ **ou euros** _____ **(merci de préciser la devise)**

☐ **Je règle par : chèque - mandat - carte bancaire (biffer les mentions inutiles)**

☐ **Carte : Visa – MasterCard n°** _____ **Date d'expiration :** _____

Fait à _____ **le** _____ **Signature**

DUO DE CES PYRAMIDES...

Parmi les navires de guerre dépêchés en Méditerranée par les Anglais et les Français en réponse à la nationalisation du canal de Suez par l'Égypte, se trouve le porte-avions HMS *Eagle*. Le N° 893 *Squadron*, commandé par le *Lieutenant-Commander* M.W. Henley, DSC, aligne à son bord 9 Sea Venom FAW 21. Bien que leur mission principale soit la couverture aérienne de la flotte, ils peuvent le cas échéant être utilisés pour des missions d'appui. Le N° 893 *Squadron* aura la possibilité d'envoyer ses avions pour ce type de mission au cours de l'opération « Musketeer ».

Le 1er novembre 1956, le porte-avions *Eagle* commence ses opérations qui ont pour but de neutraliser le potentiel de l'aviation égyptienne. Une première attaque, personnellement dirigée par Bill Henley à bord de son Sea Venom WW193/096, est menée contre le terrain d'Inchas. Le 893 participe à deux autres attaques au cours de la journée, la dernière ayant pour objectif Bilbeis. Le lendemain, il exécute d'autres sorties et à 15h15 locales, Henley prend la tête d'une formation de six avions, dont un, le WW280/195 est piloté par le *Lieutenant-Commander* John Willcox assisté par un navigateur de la RAF, le *Flying-Officer* Bob Olding, présent dans l'unité dans le cadre d'un échange. L'objectif est le terrain d'Almaza. La DCA est particulièrement intense et l'avion de Willcox et Olding est alors touché sous la partie avant du fuselage. Le pilote raconte :

« *Dès que nous sommes arrivés au-dessus du terrain, nous avons commencé l'attaque, chaque pilote choisissant un objectif. Après cette première attaque, nous nous sommes reformés pour en mener une deuxième à partir du même endroit. À ce moment-là, la DCA a redoublé d'intensité et j'ai engagé un virage en montée à tribord. Quand j'ai atteint 500 pieds, j'ai entendu un grand bruit et un trou est alors apparu dans le plancher du cockpit. Après quelques secondes de flottement, je me suis rendu compte que l'avion était tout à fait capable de voler normalement, tout en constatant que j'avais perdu ma pression hydraulique. Puis, je me suis aperçu que mon navigateur avait été sévèrement touché. Il avala une capsule pour anesthésier la douleur alors que nous retournions vers l'*Eagle. *Sans pression hydraulique, je décidai d'apponter les roues rentrées, mais par chance la crosse d'appontage est sortie, comme en témoignait la lumière verte allumée sur mon tableau de bord. Nous avons attendu que tous les autres appontent et nous avons fait notre approche.*

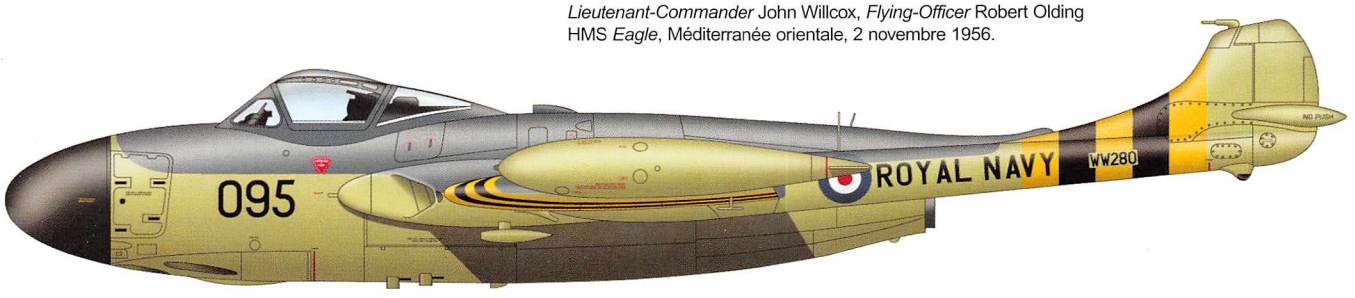
« *Bob Olding est resté conscient au cours de cette approche, me donnant les vitesses comme d'habitude. Cependant, je n'ai pas pu ralentir suffisamment et cela m'a forcé à entreprendre une deuxième approche. Cette dernière a été plus lente, mais l'angle qui en résulta m'empêchait de voir vers l'avant. Je coupai alors les gaz et laissai le nez retomber. J'avais à peine éteint le réacteur que déjà le personnel médical s'affairait autour de Bob pour le mettre sur une civière. Olding avait reçu plusieurs éclats aux jambes. Les dégâts à l'avion et les blessures de Bob auraient pu être pires, car l'obus responsable avait été partiellement arrêté par notre canon de 20 mm. Bob a été conduit à l'hôpital de Chypre où il a été malheureusement amputé d'une jambe.* »

Pour avoir continué son travail, malgré ses blessures et la douleur, Olding recevra la DSC, décoration plutôt rare pour un officier de la RAF. Après sa convalescence, il reprendra du service actif à bord des chasseurs tout-temps Gloster Javelin.

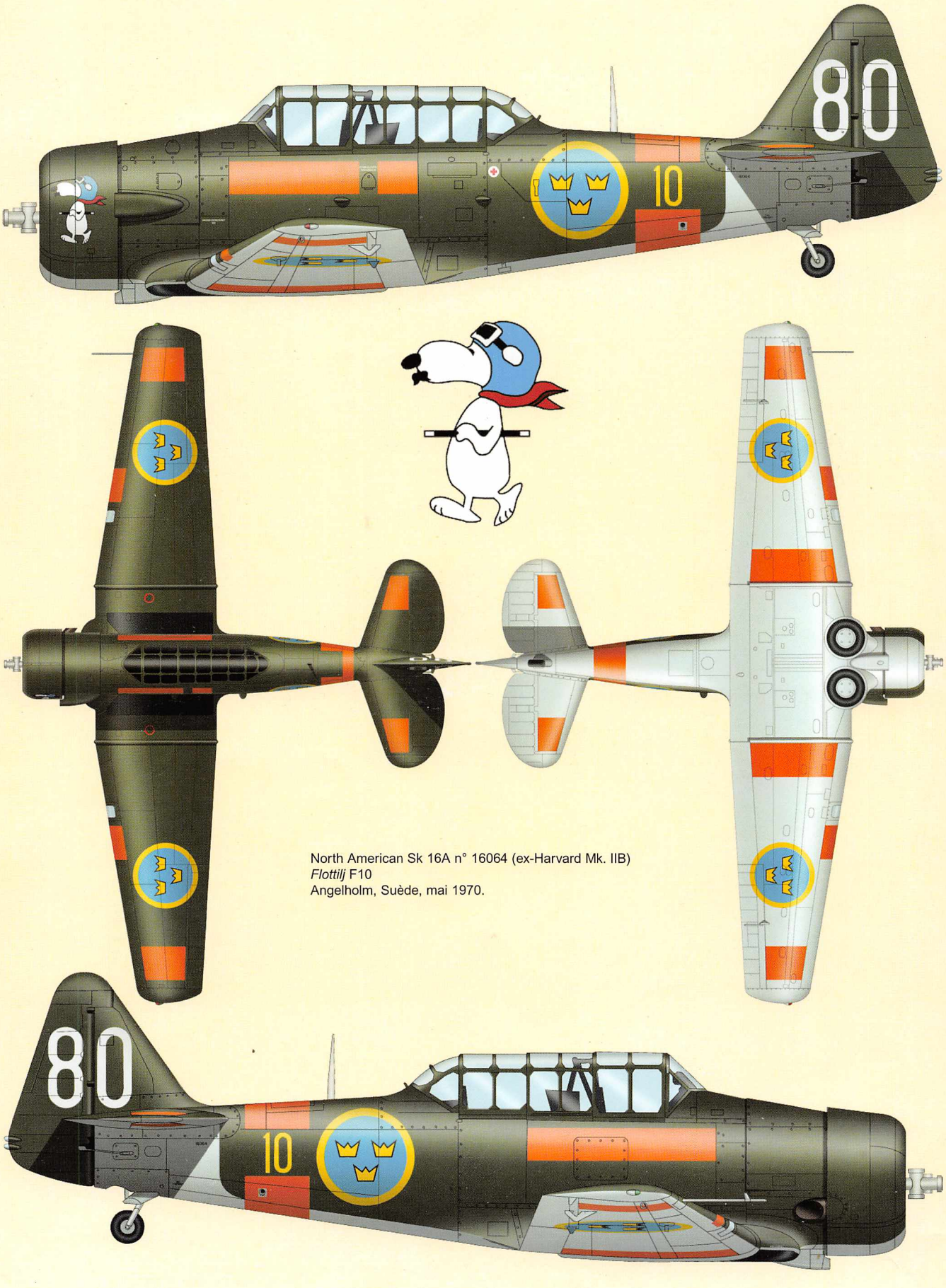
Andrew Thomas

Ci-dessous, le Sea Venom FAW 21 WW280/195 de Willcox et Olding après son appontage acrobatique sur le HMS Eagle. *(Collection de l'auteur)*

de Havilland Sea Venom FAW 21 (WW280)
N° 893 *Squadron*
Lieutenant-Commander John Willcox, *Flying-Officer* Robert Olding
HMS *Eagle*, Méditerranée orientale, 2 novembre 1956.



© P-A. Tilley - 2001



North American Sk 16A n° 16064 (ex-Harvard Mk. IIB)
Flottilj F10
Angelholm, Suède, mai 1970.